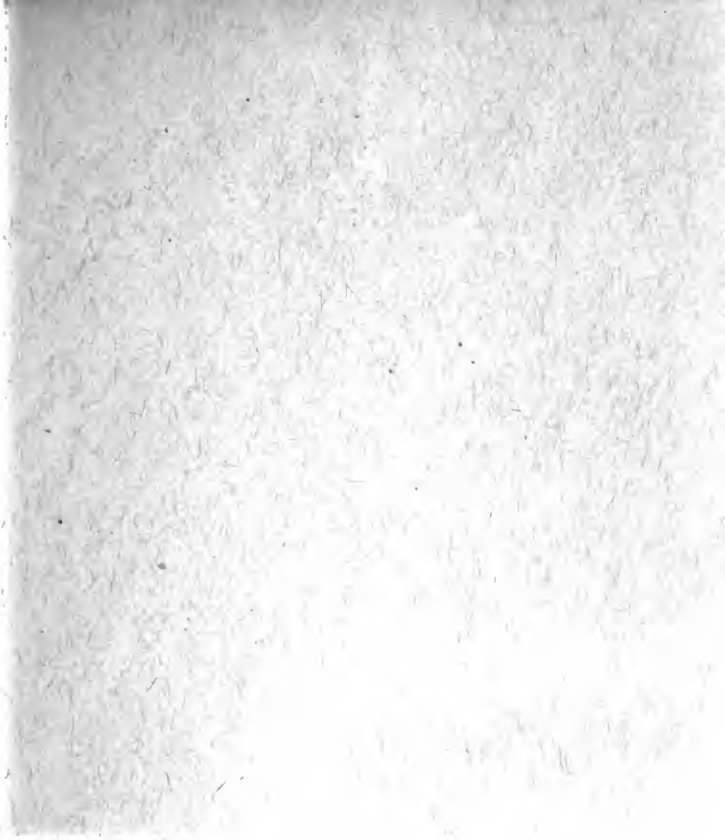
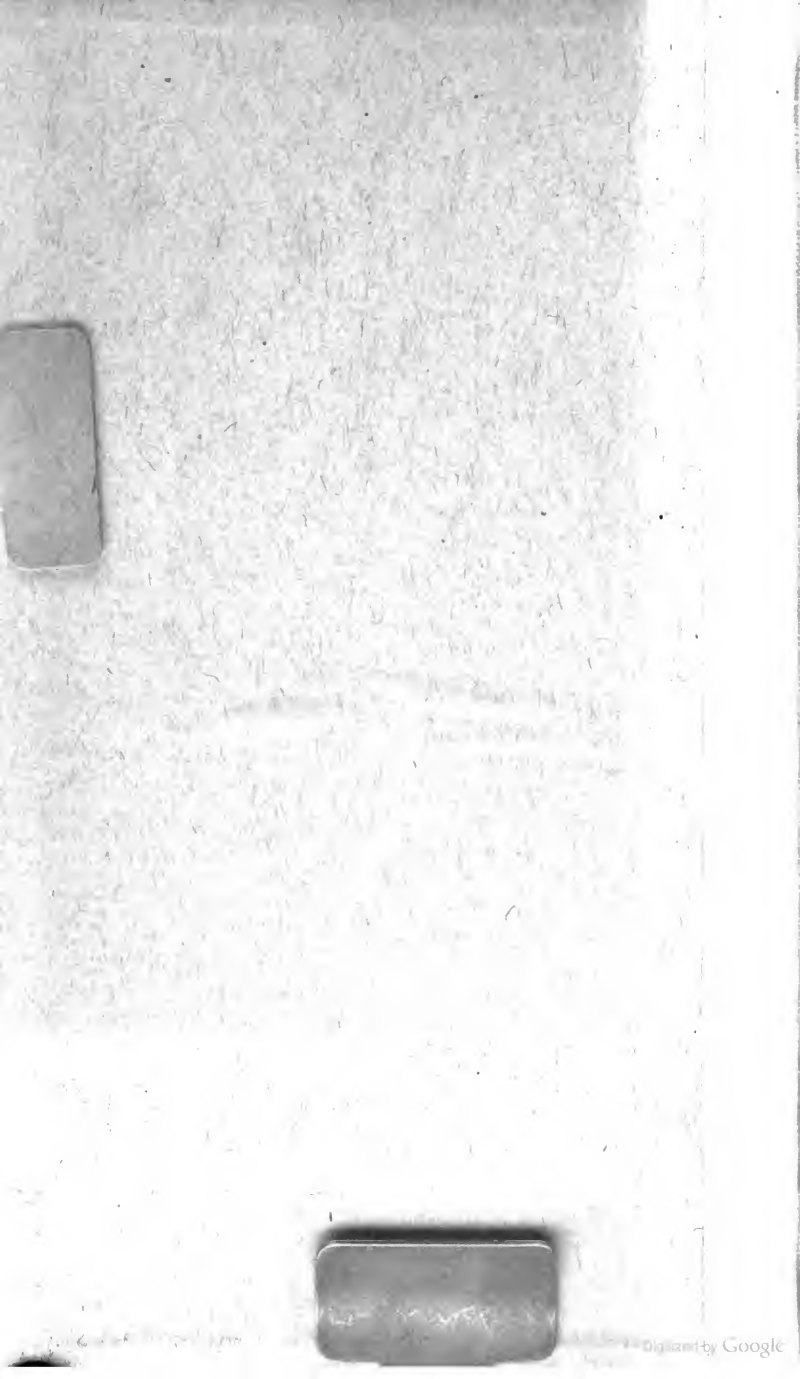
3 3433 01010874 8

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google


Digitized by Google

Digitized by Google

Die Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung

ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,

Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

PUBLIC LIBRARY NEW-YORK

Erste Abtheilung. Zweiter Abschnitt.

Vierte Lieferung.

(Die Eisenbahnen der Großherzogthümer Hessen-Darmstadt und Mecklenburg, — des Kurfürstenthums Hessen, — der Herzogthümer Braunschweig, Nassau und Schleswig-Holstein, — so wie die in den Gebieten der freien Städte Frankfurt, Hamburg und Lübeck.)

Berlin, Posen und Bromberg.

Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.

1845.

Digitized by Google

NEW YORK PUBLIC LIBRARY

Digitized by Google

VI.

Eisenbahnen im Grossherzogthum Hessen-Darmstadt, auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt und im Herzogthume Nassau.

Digitized by Google

Zweiter Abschnitt.

Die Eisenbahnen in den einzelnen Staaten Deutschlands.

VI. Eisenbahnen im Großherzogthume Hessen-Darmstadt, auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt und im Herzogthume Nassau.

1. Main-Neckar Eisenbahn.

a. Geschichte dieser Bahn, so wie der im Großherzogthume Hessen-Darmstadt befindlichen und projektirten Eisenbahnen im Allgemeinen.

Auch im Großherzogthum Hessen ist das Jahr 1835 der Zeitpunkt, wo man ernstlich mit Eisenbahnen sich zu beschäftigen anfing. Die nächste Veranlassung dazu gab das Projekt der Frankfurt-Wiesbadener Eisenbahn, welches zwei in Mainz und in Darmstadt gebildete Komité's auf eine Eisenbahn-Verbindung von Mainz mit Mannheim über Darmstadt auszudehnen beabsichtigten. Gleichzeitig geschahen von der Regierung Schritte, welche auf die Erbauung eines Schienenweges auf dem linken Mainufer zwischen Frankfurt a. M. und Mainz Bezug hatten, und am 18. Juni 1836 wurde nachstehendes Gesetz, die Anlegung von Eisenbahnen im Großherzogthume durch Privatpersonen betreffend, veröffentlicht:

Ludwig II. von Gottes Gnaden Großherzog von Hessen und bei Rhein ꝛc.

Wir haben, nach Anhörung Unseres Staatsrathes und mit Zustimmung Unserer getreuen Stände, verordnet und verordnen, wie folgt:

Einziger Artikel.

Wenn von Privatpersonen oder von Privatgesellschaften, welche die Erlaubniß zur Anlegung einer Eisenbahn im Großherzogthume auf ihre Kosten von der Staatsregierung erhalten haben, zu diesem Behuf die eigenthümliche Abtretung eines Grundstücks oder eines Theils desselben verlangt wird, so treten die Bestimmungen des Gesetzes vom 27. Mai 1821 über die Abtretung von Privat-Eigenthum für öffentliche Zwecke ein.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staatssiegels.

Darmstadt, den 18. Juni 1836.

Ludwig.

Digitized by Google

Der Inhalt des erwähnten Gesetzes vom 27. Mai 1821 lautet, wie folgt:

Ludwig, von Gottes Gnaden Großherzog von Hessen und bei Rhein ꝛc. ꝛc.

Da die Verfassungsurkunde im Art. 27 erklärt, daß das Eigenthum für öffentliche Zwecke nur gegen vorgängige Entschädigung, nach dem Gesetz, in Anspruch genommen werden kann, so haben Wir, mit Beistimmung und Zustimmung Unserer getreuen Stände, verordnet und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Niemand kann gezwungen werden, sein Eigenthum für öffentliche Zwecke abzutreten, als nach förmlicher Entscheidung der Regierungsbehörde und gegen vollständige Entschädigung.

Art. 2.

Wenn die Verwendung von Privat-Eigenthum für öffentliche Zwecke des Staats im Ganzen, oder besondere Theile desselben, oder einzelner Staatsanstalten nach dem Ausspruch der zuständigen Verwaltungsbehörde nothwendig ist, so bleibt die Abtretung dieses Eigenthums und die Entschädigung dafür vorerst freier Uebereinkunft des Eigenthümers mit der Verwaltungsbehörde überlassen.

Kommt diese gütliche Uebereinkunft zu Stande, so wird zwischen dem Eigenthümer und der Verwaltungsbehörde ein Kaufkontrakt in üblicher Form errichtet.

Art. 3.

Wenn das Privat-Eigenthum nur eines Einzelnen in einer Gemeinde für öffentliche Zwecke verwendet werden soll, so versammelt sich zur Einleitung dieser Uebereinkunft mit dem einzelnen Eigenthümer in der Gemeinde, worin das Privat-Eigenthum liegt, eine Kommission, welche aus dem ersten Regierungsbeamten des Bezirks, dem Bürgermeister (erstem Ortsvorstand) der Gemeinde, zwei von dem Regierungsbeamten bestimmten Ortsvorständen, wovon, wenn der Eigenthümer es verlangt, einer aus einer benachbarten Gemeinde soll genommen werden, und aus einem Kunstverständigen besteht. Sie empfängt, nachdem dem Eigenthümer acht Tage vorher der von Kunstverständigen verfertigte Plan zur Verwendung seines Eigenthums durch den Regierungsbeamten mitgetheilt worden ist, die Vorstellungen dieses Eigenthümers, wenn er behauptet, daß die Erreichung des öffentlichen Zweckes nicht gerade die Abtretung seines Eigenthums erfordere. Wenn die Kommission Abänderungen dieses Plans vorschlägt, welche die Verwendung anderen Grundeigenthums für den bestimmten öffentlichen Zweck zur Folge haben, so muß sie vorher die bei den Abänderungen interessirten Grundeigenthümer, unter Mittheilung des Plans, auffordern, binnen acht Tagen ihre etwaigen Einwendungen dieser Art vorzubringen. Die Kommission begutachtet die Vorstellungen des Eigenthümers, zugleich den Betrag der Entschädigung, schließt ihre Verhandlungen spätestens in Monatsfrist und der Regierungsbeamte sendet das Protokoll an die Verwaltungsbehörde.

Art. 4.

Wenn das Eigenthum mehrerer Privat-Eigenthümer in einer Gemeinde für einen und denselben öffentlichen Zweck verwendet werden soll, so findet das in dem Art. 3 beobachtete Verfahren ebenfalls Statt, jedoch tritt an die Stelle der Mittheilung des Plans an den Eigenthümer vor dem Zusammentritt der Kommission die öffentliche Hinterlegung dieses Plans acht Tage lang zu Jedermanns Einsicht bei dem Bürgermeister (erstem Ortsvorstand), und die Bekanntmachung dieser Hin-

Digitized by Google

terlegung sowohl in der Gemeinde öffentlich als auch an jeden betreffenden Eigenthümer besonders.

Art. 5.

Wenn Grundstücke mehrerer Eigenthümer, welche in den Gemarkungen verschiedener Gemeinden liegen, für einen und denselben Zweck zu gleicher Zeit verwendet werden sollen, so hat die Provinzial-Regierung, nach Analogie der im Art. 3 angeordneten Lokal-Kommission, eine gemeinschaftliche Kommission zu verfügen, und sowohl den Ort der Versammlung (stets in einer der betreffenden Gemeinden) als auch, wenn diese Gemeinden mehreren Regierungsbeamten untergeben sind, den leitenden Regierungsbeamten zu bestimmen.

Art. 6.

Wenn ein Grundstück nicht einmal in polizeilicher Hinsicht einer Gemeinde zugetheilt sein sollte, so ist diese Zutheilung alsbald von der Provinzial-Regierung zu verfügen und hiernach die Kommission zu bestimmen.

Art. 7.

Wenn dritte Personen als Nutznießer oder wegen sonstiger Rechtsverhältnisse bei Festsetzung der Entschädigung betheiligt sind, so muß der Eigenthümer sie auffordern, sich bei der Kommission über ihre etwaigen Entschädigungsansprüche zu erklären, sonst bleibt er allein für diese Ansprüche verantwortlich.

Art. 8.

Wenn der Eigenthümer der Nothwendigkeit der Verwendung seines Privat-Eigenthums für öffentliche Zwecke widerspricht, so entscheidet die Provinzial-Regierung über diese Nothwendigkeit nach Einsicht der Einwendungen des Eigenthümers.

Hierbei ist nicht blos Rücksicht zu nehmen, ob der Zweck auf eine andere Weise gar nicht erreicht werden kann, sondern die erwähnte Nothwendigkeit tritt auch in dem Falle ein, wenn der öffentliche Zweck nach allen vorliegenden Umständen und Verhältnissen am besten und sachgemäßesten durch die vorgeschlagene Verwendung erreicht wird.

Eine Beschwerde gegen die Entscheidung der Provinzial-Regierung kann innerhalb 14 Tagen, nach Bekanntmachung der Entscheidung, bei dem Geheimen Ministerium vorgebracht werden.

Art. 9.

Wenn der Eigenthümer in Zweifel zieht, daß der Zweck, wofür die Abtretung seines Grundeigenthums verlangt wird, ein wohlthätiger öffentlicher sei, so kann er auch dieses bei der Lokal-Kommission vorstellen, und die Provinzial-Regierung, so wie in zweiter Instanz das Geheime Staatsministerium entscheiden hierüber nach Vorschrift des Art. 8.

Fällt die Entscheidung gegen den Eigenthümer aus, so sind derselben die Gründe, worauf sie beruht, sowohl von der Provinzial-Regierung als auch, im Falle des Rekurses, von dem Geheimen Staatsministerium beizufügen.

Art. 10.

Wenn der Eigenthümer der Vollständigkeit der ihm angebotenen Entschädigung widerspricht, so ist gegen ihn bei dem zuständigen Gericht der gelegenen Sache der Weg Rechtens über den Betrag der Entschädigung zu betreten.

Art. 11.

Das Gericht kann, zur Ausmittelung der Entschädigungssumme, eine Schätzung des Grundstücks durch Sachverständige, ohne an dieselbe gebunden zu sein, anordnen. Es soll unter andern auf die neuesten Verkäufe und Verpachtungen des Grundstücks selbst oder benachbarter Grundstücke gleicher Beschaffenheit, ferner auf

Digitized by Google

die Besteuerung desselben, so wie auf den höheren Werth Rücksicht nehmen, den das Grundstück gerade für den bisherigen Besitzer, nach den bei ihm eintretenden Eigenthümlichkeiten, z. B. weil er es für eine Fabrik benutzte, oder wegen der Verbindung des Grundstücks mit andern Grundstücken hatte.

Immer kann aber nur auf den reellen und niemals auf den bloßen Affektionswerth Rücksicht genommen werden.

Art. 12.

Gegen das richterliche Erkenntniß finden sowohl von Seiten des Privat-Eigenthümers als auch von Seiten der Verwaltungsbehörde die gewöhnlichen Rechtsmittel Statt, jedoch ohne Rücksicht auf eine Appellationssumme, wenn nicht bereits ein Justizkollegium gesprochen hat.

Art. 13.

Ungeachtet des Widerspruchs des Eigenthümers gegen die Vollständigkeit der angebotenen Entschädigung kann die Verwaltungsbehörde von dem Eigenthümer, sobald sie ihm den letzten Vorschlag einer Entschädigung auf dem Wege freier Uebereinkunft gemacht hat, die unverzügliche Uebergabe des Eigenthums selbst verlangen, wenn sie solche, mit Genehmigung des Geheimen Ministeriums, von dem öffentlichen Zweck geboten erachtet, und ohne den richterlichen Ausspruch über den Betrag der Entschädigung abzuwarten.

Art. 14.

Gleichzeitig mit diesem Verlangen muß die Verwaltungsbehörde die von der Lokal-Kommission vorgeschlagene Entschädigungssumme dem Eigenthümer wirklich anbieten und, bei Verweigerung der Annahme, in öffentliche Verwahrung geben. Die Annahme oder Hinterlegung dieser Summe, mit Vorbehalt der Rechtszuständigkeiten, hat keinen Einfluß auf die gerichtliche Bestimmung des Entschädigungskapitals.

Art. 15.

Wenn der Eigenthümer diesem Verlangen binnen 14 Tagen nicht entspricht, hat das zuständige Gericht, auf Verlangen der Verwaltungsbehörde, binnen 3 Tagen die Einweisung derselben in den Besitz des Grundeigenthums zu verfügen.

Art. 16.

Der Eigenthümer kann binnen 8 Tagen, nach Einhändigung dieser Verfügung, die Einwendung vortragen, daß die in diesem Gesetz vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet worden seien. Das Gericht muß hierüber innerhalb weiterer 14 Tage, binnen welcher die Verwaltungsbehörde sich erklären kann, endlich erkennen, und kann bis dahin die Vollziehung der Einweisung aufschieben. Erkennt das Gericht die Einwendung für gegründet, so hat es zugleich das Geheime Ministerium davon in Kenntniß zu setzen. Bei Einwendung eines Rechtsmittels gegen das Erkenntniß, welche innerhalb 8 Tagen nach der schriftlichen Mittheilung desselben geschehen muß, hat das höhere Gericht innerhalb 14 Tagen, lediglich nach Einsicht der früheren Verhandlungen, zu erkennen.

Art. 17.

Die vollständige Leistung der Entschädigung für Abtretung von Privat-Eigenthum zu öffentlichen Zwecken muß unmittelbar vor der Abtretung erfolgen.

Ist dieses Privat-Eigenthum Lehen oder Stammgut, ist es mit öffentlicher Hypothek beschwert, oder macht ein Dritter Einwendungen gegen die Auszahlung der Entschädigung an den Eigenthümer, Nutznießer, Pachter ꝛc., so wird die Entschädigungssumme zu weiterer gerichtlicher Verfügung öffentlich hinterlegt.

Digitized by Google

Ist das für öffentliche Zwecke zu verwendende Grundstück zehntpflichtig, so wird die Entschädigungssumme zwischen dem Eigenthümer und dem Zehntherrn, nach Verhältniß des Steuerkapitals, getheilt. Ist es mit einem Grundzins behaftet, so geht diese Verpflichtung auf den künftigen Eigenthümer über.

Art. 18.

Von den Bestimmungen dieses Gesetzes sind die Nothfälle ausgenommen, welche durch unmittelbar bevorstehende oder bereits eingetretene Ueberschwemmung, durch Feuersgefahr, durch Kriegsereignisse oder durch ansteckende Krankheiten veranlaßt werden können. Ob ein solcher Nothfall vorhanden sei, unterliegt der Beurtheilung der Verwaltungsbehörde.

Jedoch finden die Bestimmungen des Gesetzes in den Art. 10, 11, 12 über den Betrag der Entschädigung hierauf Anwendung.

Wenn sich der Eigenthümer und die Verwaltungsbehörde über die Entschädigungssumme 8 Tage, nachdem der Eigenthümer angezeigt hat, daß eine Schätzung des Schadens möglich sei, nicht vereinigen können, so ist der Regierungsbeamte schuldig, eine Kommission nach Maaßgabe des Art. 3 anzuordnen, falls der Eigenthümer nicht vorziehen sollte, sogleich den gerichtlichen Weg einzuschlagen.

Hinsichtlich der Gebäude, welche bei Feuersgefahr zur Rettung der übrigen niedergerissen oder sonst beschädigt werden, bleibt es bei der Bestimmung der Brandversicherungs-Ordnung vom 18. November 1816.

Art. 19.

Die bestehenden Verordnungen wegen Ueberlassung von Grundeigenthum zu Bauplätzen werden durch dieses Gesetz nicht aufgehoben.

Art. 20.

Wenn für den Bergbau die endliche Abtretung eines Grundstücks oder eines Theils desselben von der Verwaltungsbehörde, oder von demjenigen, welcher von dem Staat zum Bergbau ermächtigt ist, verlangt wird, treten die Bestimmungen dieses Gesetzes ein.

Art. 21.

Vorbereitungen zum Bergbau (durch Schürfen ꝛc.) kann Niemand auf fremdem Grund und Boden vornehmen, als mit Einwilligung des Eigenthümers, oder mit der allgemein oder besonders ertheilten Erlaubniß der Staatsregierung und nach den gesetzlich bestehenden Vorschriften.

In Ermangelung freier Uebereinkunft kann der Eigenthümer dieses Grundes und Bodens die Vergütung desjenigen Schadens verlangen, welchen er nachweisen wird, erlitten zu haben.

Ueber den Betrag desselben findet der Weg Rechtens bei dem Richter der gelegenen Sache Statt.

Art. 22.

Damit der Eigenthümer den Schadenersatz demnächst auch wirklich erhalte, so ist er berechtigt, vor der Beeinträchtigung seines Grundstücks von dem den Bergbau betreibenden und vorbereitenden Privatmann die öffentliche Hinterlegung einer baaren Geldsumme zu verlangen, welche dem Werthe des Grundstücks oder des in Anschlag genommenen Theils desselben gleichkommt. Zur Bestimmung dieses Werths hat der genannte Privatmann eine gerichtliche Abschätzung zu erwirken.

Art. 23.

Was von dem Bergbau gesagt ist, gilt ebenfalls von Salzwerken.

Die Interessen der Hütten- und Hammerwerke werden, insofern sie inländische Bergprodukte verarbeiten, auf dieselbe Weise als öffentliche betrachtet.

Digitized by Google

Art. 24.

Wer in seinem Grundeigenthum solche unterirdische Naturprodukte (Fossilien) besitzt, deren Benutzung dem allgemeinen Besten entspricht, wie Torf, Kalk, Kies, Steine, Gyps, Lehm ꝛc., kann, nach den Bestimmungen dieses Gesetzes, genöthigt werden, dem Staate oder der Gemeinde, innerhalb ihrer Gemarkung, welche ein solches Fossil zu gemeinnützigen und nicht blos vorübergehenden Zwecken verwenden will, dieses Grundeigenthum, gegen Vergütung des vollständigen Werths des Grundstücks nach der bisherigen Benutzungsart, jedoch ohne Berücksichtigung des unter dem Boden liegenden Fossils, abzutreten, insofern er nicht erklärt, dasselbe selbst auf diese Art benutzen zu wollen, und diese Erklärung binnen zwei Jahren erfüllt.

Art. 25.

Wenn der Eigenthümer eines Grundstücks im Auslande wohnt, so genügt es, die in diesem Gesetze vorgeschriebenen Aufforderungen und Anerbietungen an den Besitzer des Grundstücks (Pachter, Verwalter ꝛc.), wenn sich aber keine der hier genannten Personen im Lande befinden, an den Vorsteher der Gemeinde ergehen zu lassen, welche den Eigenthümer, sobald als es möglich ist, in Kenntniß zu setzen haben, ohne daß jedoch das weitere Verfahren hierdurch aufgeschoben wird.

Art. 26.

Die Verwendung von Privat-Eigenthum für einen öffentlichen Zweck soll, wenn dieser darunter nicht leidet, zu der dem Privat-Eigenthümer am wenigsten nachtheiligen Zeit ausgeführt werden. Im Falle des Widerspruchs steht die Beurtheilung dieses Zeitpunktes der höheren Verwaltungsbehörde zu.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Unterschrift und beigedruckten Staatssiegels.

Darmstadt, am 27. Mai 1821.

(L. S.) Ludwig.

v. Grolmann.

Die sich im Großherzogthum für die daselbst anzulegenden Eisenbahnen gebildete Gesellschaft wählte in einer am 31. Januar 1836 gehaltenen Versammlung der Aktionäre einen Ausschuß und vernahm aus den erstatteten Berichten, daß eine Eisenbahn von Mannheim nach Frankfurt a. M., 8½ Meilen, nur 1,700000 fl. als Anlagekapital erfordern und 13½ Prozent Ertrag liefern werde. Auch ein Theil des Anlagekapitals wurde sofort gezeichnet, jedoch dieser Eifer bedeutend abgekühlt durch eine an den Ausschuß unter dem 4. Februar ergangene Erwiderung des Großherzoglichen Staatsministeriums, woraus erhellt, daß weder auf die nachgesuchte Bestätigung, noch auf Erlaubniß zur Konstituirung eines Direktoriums für alle im Großherzogthum zu erbauenden Eisenbahnen (dessen Sitz zu Darmstadt sein sollte) eingegangen wird. Der ministerielle Erlaß entwickelt viele Gründe, welche zu ernster Erwägung aller Umstände bei Eisenbahn-Unternehmungen auffordern, und endigt dann, wie folgt:

„Gleichwie es sich das Ministerium stets zur Pflicht machen wird, in dieser wichtigen Angelegenheit mit aller der Umsicht zu verfahren, welche die dabei konkurrirenden Interessen des gewerbetreibenden Publikums und der Grundeigenthümer, deren Besitzungen von solchen Anlagen berührt werden, erfordern, so glaubt es auch Diejenigen, welche sich als Aktionäre dabei betheiligen wollen, zu einer gleich umsichtigen Prüfung aller Verhältnisse ver-

Digitized by Google

anlassen zu müssen, indem derartige Unternehmen, aller Vorsicht ungeachtet, immerhin möglichen Wechselfällen ausgesetzt bleiben, die nur Derjenige unternehmen kann, der sein eigenes Vermögen dazu verwendet. Schließlich hofft man erwarten zu dürfen, daß man in diesem Erlasse die wohlgemeinte Absicht, den Gegenstand aus dem Bereiche allgemeiner und unbestimmter Ideen auf den Standpunkt der Berathung und Verhandlung über bestimmte und klar aufgefaßte Zwecke hinzuleiten, nicht verkennen werde."

Man konzentrirte die Thätigkeit nun vorzugsweise auf die Verbindung zwischen Frankfurt und Mainz, kam aber auch damit nicht vorwärts, weil (wie in der Geschichte der Taunus-Eisenbahn näher entwickelt werden wird) mit den Komité's in Frankfurt und Wiesbaden eine Einigung über die Richtung der Bahn nicht zu bewirken war. Zwei Reskripte, die am 25. Februar von Seiten des Staatsministeriums an die Eisenbahn-Komité's in Darmstadt und Mainz erlassen wurden, entschieden endlich die problematische Frage über die Eisenbahn. Dem Darmstädter Komité wurde bedeutet, daß vorerst sein weitausgedehntes Projekt: die vier Städte Mannheim, Darmstadt, Mainz und Frankfurt durch eine und dieselbe Eisenbahn zu verbinden, abgeschlagen sei, weil man vor der Hand nur auf isolirte Eisenbahnen zwischen zwei Städten von bedeutender Handelsverbindung einzugehen beabsichtige. Dem Komité in Mainz aber wurde bedeutet, daß sein isolirtes Projekt: eine Eisenbahn von Mainz nach Frankfurt auf der linken Mainseite zu ziehen, vorläufig und im Allgemeinen genehmigt sei. Diese Nachricht erregte große Freude in Mainz und brachte die Eisenbahnaktien so in die Höhe, daß sie mit 50 Prozent Gewinn verkauft wurden.

Schon im Oktober desselben Jahres aber hatte die Freude ein Ende; denn damals erfolgte die Bestätigung der Bahnanlage am **rechten** Mainufer von Seiten der Großherzogl. Regierung, eine Handlung, welche damals und selbst noch in den Jahren 1839 und 1841 den öffentlichen Blättern vielen Stoff zu Reden und Gegenreden gab.

Zwischen den Regierungen von Baden und Hessen-Darmstadt wurde hierauf unterm 10. Januar 1838 nachstehender Vertrag wegen Anlage einer Eisenbahn zwischen Frankfurt, Darmstadt und Mannheim abgeschlossen:

Die unterzeichneten, zur Regulirung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Neckar und Main, von ihren höchsten und hohen Gouvernements ernannten Kommissarien, nämlich:

von Seiten des Großherzogthums Baden der Großh. Oberst v. Fischer;

von Seiten des Großherzogthums Hessen der Großh. Hessische Geh. Staatsrath **Dr. Knapp**, und

von Seiten der freien Stadt Frankfurt der jüngere Bürgermeister, Senator **Dr. Souchay**,

sind über nachstehende Bestimmungen übereingekommen:

Art. 1.

Die im Eingange erwähnte Verbindung zwischen Neckar und Main soll durch den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Darmstadt und von da nach Frankfurt bewerkstelligt werden.

Digitized by Google

Art. 2.

Die Hauptstationsplätze dieser Bahn sind bei Sachsenhausen, bei Darmstadt und bei Mannheim zu errichten.

Um die Stadt Mannheim in gehörige Verbindung zu bringen, soll am geeigneten Orte eine stehende Brücke über den Neckar gebaut und der Stationsplatz auf dem linken Ufer dieses Flusses angelegt werden.

Zwischen den Hauptstationen soll die Bahn in möglichst geraden Richtungen geführt, jedoch, was die Bahn von Darmstadt nach Frankfurt betrifft, dabei auf die von derselben in die Taunusbahn zu führende Verbindungsbahn die erforderliche Rücksicht genommen werden.

Art. 3.

Die Großh. Hessische Regierung übernimmt es, eine Aktiengesellschaft zu bilden und zu konzessioniren, welche sich dem Bau, der Unterhaltung und dem Betrieb der Eisenbahn von Mannheim bis Frankfurt, namentlich auch dem Bau der Neckarbrücke bei Mannheim und der Stationsplätze auf eigene Rechnung unterzieht.

Die Großh. Badische Staatsregierung und die freie Stadt Frankfurt werden ihrerseits dieser Gesellschaft der Hessischen gleichförmige Konzessionen, mit Gestattung der Anwendung der Expropriationsgesetze, ertheilen, insofern nicht Abweichungen davon durch spezielle Landesgesetze oder Lokalverhältnisse nothwendig erscheinen.

Art. 4.

Unter den Bedingungen, welche der zu bildenden Aktiengesellschaft vorgeschrieben werden, müssen auch folgende enthalten sein:

1. mit dem Bau der im Art. 3 bezeichneten Eisenbahn, nebst ihren Beiwerken, binnen sechs Monaten nach erfolgter Ratifikation dieser Uebereinkunft zu beginnen und denselben binnen vier Jahren um so gewisser zu vollenden, als man im entgegengesetzten Falle die Konzessionen für erloschen erklären wird;
2. die beiden Bahnstrecken zwischen Darmstadt und Mannheim, und zwischen Darmstadt und Frankfurt gleichzeitig in Bau zu nehmen und mit den schwierigsten Baustellen zuerst zu beginnen, damit die Verbindung mit den vorgedachten Städten sobald wie möglich hergestellt werden kann;
3. sich mit den Großherzoglich Badischen und den Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postverwaltungen über deren Entschädigungs-Ansprüche zu benehmen und, vorbehaltlich der landes- und lehensherrlichen Genehmigung, zu vereinigen; auch soll die Eröffnung der in Frage stehenden Eisenbahn für das Publikum nicht früher gestattet werden, als bis die berührten Verhältnisse zu den erwähnten Postverwaltungen entweder durch Vertrag oder durch Entscheidung der betreffenden Staatsregierungen regulirt sind, und
4. daß sie, die Gesellschaft, gehalten ist, den Badischen und Frankfurtischen Staatsangehörigen eine Betheiligung an dem Unternehmen durch Subskription auf Aktien zu gestatten.

Der für die Badischen Staatsangehörigen zu bestimmende Theil von dem gesammten Aktienkapital soll sich zu dem letzteren wenigstens eben so verhalten, wie sich die Länge der Bahnstrecke innerhalb des badischen Gebiets zu der Gesammtlänge der Bahn von Mannheim bis Frankfurt verhält.

Der Betrag der für die Betheiligung der Frankfurtischen Staatsangehörigen zu bestimmenden Aktien soll wenigstens der Hälfte derjenigen Kosten gleich sein, welche der Bau der Bahnstrecke, nebst Beiwerken, von Darmstadt bis Frankfurt, jedoch nach Abzug des Kostenaufwandes für den bei Darmstadt zu errichtenden Hauptstationsplatz, erfordern wird.

Digitized by Google

Art. 5.

Die Großh. Badische Staatsregierung ertheilt hiermit die verbindliche Zusicherung, für den Gebrauch der bei Mannheim zu erbauenden Eisenbahnbrücke zu keiner Zeit irgend eine Abgabe, weder zum Vortheil des Staates, noch einer Kommune ꝛc. zu erheben oder erheben zu lassen.

Art. 6.

Die Großh. Badische Regierung macht sich ferner verbindlich, in der im Art. 4 No. 1 bestimmten Zeit eine Bahnstrecke von Mannheim das Rheinthal aufwärts zu erbauen, die in der Länge derjenigen gleichkommt, welche die Gesellschaft zwischen Mannheim und Sachsenhausen erbaut.

Art. 7.

Die beiden im Art. 6 erwähnten Eisenbahnen müssen gleiches Geleise haben, und das Betriebsmaterial soll, Behufs der wechselseitigen Aushülfe, möglichst gleich sein.

Art. 8.

Die Tarife für Personen- und Waarentransporte sollen mit Rücksicht auf die Interessen des Handelsverkehrs festgesetzt werden. Eine Erhöhung derselben von Seiten der Gesellschaft darf nicht ohne Konsens der kontrahirenden höchsten und hohen Staatsregierungen geschehen.

Die der Gesellschaft zu ertheilenden Konzessionen sollen auf die Dauer von neunundneunzig Jahren beschränkt werden.

Art. 9.

Bevor mit dem wirklichen Bau der im Art. 6 erwähnten Eisenbahnen begonnen wird, soll ein Zusammentritt von Technikern der betheiligten Staaten Statt finden, um sich die gemachten Erfahrungen und Ansichten über die Ausführung ꝛc. mitzutheilen.

Art. 10.

Die in Bezug auf den Schutz und den Gebrauch der Eisenbahn von Mannheim bis Frankfurt zu treffenden polizeilichen Anordnungen bleiben jeder der kontrahirenden höchsten und hohen Staatsregierungen innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Art. 11.

In Betreff der Bestätigung der von der Aktiengesellschaft vorzulegenden Statuten wird unter den kontrahirenden höchsten und hohen Staatsregierungen ein Benehmen eintreten.

Art. 12.

Da es die Absicht der Großh. Badischen Staatsregierung ist, zu Erbauung der Eisenbahn durch das Großherzogthum Baden die Mitwirkung ihrer Stände in Anspruch zu nehmen, so behält sie sich deren Zustimmung in Beziehung auf Art. 6 dieser Uebereinkunft, insoweit solche nöthig ist, vor.

Art. 13.

Gegenwärtige Uebereinkunft soll von den höchsten und hohen Kontrahenten ratifizirt werden und die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden binnen vier Wochen erfolgen.

Geschehen Frankfurt, den 10. Januar 1838.

Obgleich, nach dem Vertrage, der Bau und der Betrieb der Eisenbahn von Frankfurt bis Mannheim durch eine Privatgesellschaft bewirkt werden sollte, so schien die Thätigkeit des sich zu diesem Zwecke gebildeten Aus-

Digitized by Google

schusses durch die früheren Schritte der Regierung sehr gelähmt worden zu sein, denn bis Ende 1841 hörte man nur wenig von seinem Wirken. Von Zeit zu Zeit tauchten in Zeitungsartikeln zwar die Pläne zu Eisenbahn-Anlagen zwischen Mannheim und Frankfurt, so wie zwischen Frankfurt und Kassel wieder auf, an eine ernstliche Ausführung dachte man aber nicht. Nach allen diesen Vorbereitungen war es dessenungeachtet für den Nichteingeweihten überraschend, als vom Ausschusse auf den 28. Dezember 1841 eine General-Versammlung der Aktionäre zum Zwecke der Auflösung der Gesellschaft zusammenberufen wurde. Dieselbe fand Statt und die Auflösung wurde wirklich ausgesprochen.

Ueber dieses Ereigniß und dessen Beweggründe enthielten öffentliche Blätter Folgendes.

Schon im Jahre 1840 hatte die Staatsregierung eine Eisenbahn-Baukommission ernannt, welche ganz zuverlässige Kostenvoranschläge über die Eisenbahn aufstellen sollte. Diese Eisenbahn-Baukommission bestand zur Hälfte aus von dem Ausschuß der Aktiengesellschaft beigegebenen Mitgliedern; sie war im Laufe des Sommers 1841 mit ihren Arbeiten fertig. Als Resultat derselben ergaben sich:

für den Unterbau der Bahn (Grundentschädigung, Erdarbeiten, Brücken u. s. w.)	2,413495 fl.
für deren Oberbau	1,900692 „
und für deren Hochbau	620197 „
im Ganzen also	4,934381 fl.

Fußend auf diese Berechnungen und dann annehmend, daß durch die Nothwendigkeit eines Betriebskapitals während des Baues die Kosten mit 6 Mill. Fl. gedeckt sein würden, erließ im Laufe des Septembers d. J. das Ministerium des Innern und der Justiz eine Aufforderung an den Ausschuß der Aktiengesellschaft dahin, binnen vier Wochen anzuzeigen, ob sie mit den nöthigen Fonds versehen sei, den Bau der Bahn von Frankfurt a. M. nach Mannheim zu übernehmen und Garantie dafür zu leisten, um, nach dem Beginn, keine Stockung des Baues wegen Mangels der erforderlichen Fonds eintreten zu sehen. Da der Staatsvertrag vom Januar 1838 ausdrücklich den badischen Staatsbürgern und den Staatsbürgern der freien Stadt Frankfurt vorbehält, verhältnißmäßig an dem Bau der Bahn sich zu betheiligen, so bat der Ausschuß der Aktiengesellschaft das Ministerium des Innern und der Justiz, zu veranlassen, daß die betreffenden Behörden des Großherzogthums Baden und der freien Stadt Frankfurt den dortigen Staatsangehörigen Aufforderungen zukommen ließen, wenn sie, dem vorliegenden Staatsvertrage gemäß, sich ebenfalls bei der Bahn betheiligen wollten. Er entwickelte dabei, wie nur in diesem Falle dort das Unternehmen den erforderlichen Anklang zu finden im Stande sei. Aber hierauf erfolgte abschlägiges Bedeuten; auf wiederholtes diesfälliges Ansuchen geschah das Nämliche. Der Ausschuß hatte unterdessen mit einigen Frankfurter Bankierhäusern, namentlich mit dem Hause Rothschild, und mit einigen Mannheimer Notabilitäten Unterhandlungen angeknüpft, theils um so dem Staatsvertrage zu genügen,

Digitized by Google

ohne dessen Beachtung der Ausschuß nicht hoffen durfte, die definitive Konzession zu erhalten, theils damit auf diese Weise die 6 Mill. Fl. komplet würden, indem bis dahin dafür, mit Rücksicht auf das Großherzogl. hessische Territorium in der Provinz Starkenburg, nur 2½ Mill. gezeichnet standen. Aber diese Unterhandlungen zeigten sich ohne Erfolg. Dabei wies das Großherzogl. hessische Ministerium des Innern und der Justiz nochmals und mit fast strengen Worten das Gesuch ab, den „Unterhändler" (wie es sich ausdrückte) zwischen Privaten und Privaten zu machen.

Nach dem Scheitern dieses Unternehmens blieb daher der Vertrag in allen Bestimmungen ein todtgebornes Werk, und alles Betreiben badischer Seits, meistens in Uebereinstimmung mit Frankfurt, dringende Noten und von Baden veranlaßte Konferenzen hatten am Ende nur den Erfolg, daß Hessen durch seine Kommissäre unterm 3. April 1842 die Erklärung abgab:

> „Man habe dort die feste Ansicht gewonnen, daß man diese wichtige Angelegenheit nicht einer Privatgesellschaft überlassen könne, und wird es nicht dahin bringen, eine Masse von Schwierigkeiten zu besiegen, nur um dieses für nachtheilig erachtete Resultat herbeizuführen."

Schon früher, am 12. Januar 1842, hatte der Freiherr von Dörnberg in der Ständeversammlung einen Antrag wegen Anlage von Eisenbahnen auf Staatskosten gemacht, aus dem wir in dem Nachstehenden das Wesentlichste mittheilen:

„Das Großherzogthum Hessen, das wichtigste Mittelglied zwischen Norden und Süden, Osten und Westen des deutschen Bundes und des gesammten deutschen Handelsverkehrs, geeignet, nach dieser günstigen geographischen Lage, nach seiner dichten Bevölkerung, im Eisenbahnwesen eben so voranzugehen, wie es, zum Ruhme und Gedeihen des gemeinsamen deutschen Vaterlandes, den deutschen Zollverein begann: dieses unser Land steht dennoch im Unternehmen der Eisenbahnen am meisten unter den bedeutendern deutschen Staaten zurück. Nachdem in diesen das neue, eben so wohlthätige und fruchtbare als gewaltige Verkehrsmittel sich immer mehr verbreitet, auch die Bahnen des Großherzogthums Baden sich ihrer Vollendung nahen, kann und darf das Großherzogthum Hessen hierin nicht zurückbleiben. Die Entbehrung der unermeßlichen Vortheile der Eisenbahnen, die direkten Nachtheile und Gefahren, womit weitere Verzögerung unser Land bedroht, machen es zur dringenden Pflicht, nicht länger zu säumen, sondern mit Nachdruck Hand ans Werk zu legen und es mit Schnelle zur Ausführung zu bringen. Die Richtung der Bahn durch unser Großherzogthum ist durch dessen Lage und den bestehenden Weg des Hauptverkehrs gegeben, nämlich vom Neckar über Darmstadt, Frankfurt (Sachsenhausen), über Offenbach nach Hanau, von da über Friedberg nach Gießen, nach dem nördlichen Kurhessen und dem Hauptknotenpunkte, welchen dort Kassel nach bereits abgeschlossenen Staatsverträgen bildet. Diese Richtung ist einerseits nothwendige Fortsetzung der Badischen Hauptbahn, andererseits nothwendige Vermittelung von Südwestdeutschland mit dem Norden ꝛc., und begreift einen der frequentesten und be-

Digitized by Google

deutendsten Handels- und Verkehrswege von Deutschland, ja von ganz Europa. Nach den inmittelst gemachten Erfahrungen, nach den umfassendsten Erörterungen und reiflichsten Erwägungen ist es eine ausgemachte Sache, daß eine solche Hauptbahn nicht der Privatspekulation überlassen, sondern als National-Angelegenheit behandelt und als Unternehmung des Staats ausgeführt werden muß.

Bekanntlich sind bereits durch die Großherzogl. Eisenbahn-Kommission für die hiesige inmittelst aufgelöste Gesellschaft sehr genaue Ueberschläge bearbeitet worden, nach welchen die Summe aller Kosten der Bahn vom Neckar nach dem Main sammt Gebäuden, Bahnhöfen, Transportmitteln, auf eine Länge von 18½ Stunden 4,200000 fl. beträgt; davon kommen beiläufig 12 Stunden auf das Großherzogl. hessische Gebiet, in diesem Verhältniß also 2,724000 fl., nach einem andern Verhältnisse aber noch bedeutend weniger auf das Inland. Die Fortsetzung über Offenbach und Hanau bis Gießen und die kurhessische Grenze beträgt beiläufig 18½ Stunden, wovon kaum 13½ Stunden auf das Inland kommen. Nimmt man nun auch an, daß auf dieser letztern Strecke die Erdarbeiten doppelt so viel, die übrigen Ausgabe-Rubriken gleich viel kosten, so kommen doch hier immer nur 276409 fl. auf die Stunde, oder auf 13½ Stunden 3,731521 fl. Hierzu die oben erwähnten 2,724300 fl. für den Großherzogl. hessischen Antheil an der Südbahn, beträgt die Gesammtsumme für die 25½ Stunden des Großherzogl. Gebiets 6,455821 fl. Würde hieran vier Jahre lang gebaut, so wäre an Zinsen bis zum Zeitpunkte der vollen Rentirung, ohne die theilweise beginnende Einnahme von den Zinsen abzuziehen, 645582 fl. zu verwenden. Diese zu den Ausgaben beigefügt, steigt die Hauptsumme auf 7,101403 fl. der ganzen Bahnlänge des Inlandes (278486 fl. im Durchschnitt pro Stunde). Verlangt man hiervon eine Verzinsung zu 4 Proz., so müssen die 25½ Stunden des Inlandes 284056 fl. oder pro Stunde 11220 fl. jährlich rein, d. h. nach Abzug aller Kosten, einbringen. Erwägt man die Erfahrung ähnlicher Bahnen, die jetzige Frequenz auf unserer Hauptverkehrsrichtung und auch nur die sichere Vermehrung dieser Frequenz nebst dem sehr bedeutenden Beitrage, welchen der innere Verkehr einer so bevölkerten Gegend zur Alimentation der Bahn liefert, so ist es durchaus nicht zweifelhaft, daß auf der ganzen Strecke von 25½ Stunden Eisenbahn innerhalb unsers Landes der Ertrag sich weit höher stellt, daß in ihm nicht allein die Deckung der Zinsen, sondern auch der Kapitaltilgung, selbst wenn man wollte, eines Beitrags zu andern Staatsausgaben, mit enthalten sein wird. Es ist aber durchaus nicht zu verkennen, daß der mittelbare Vortheil dieser ganzen Bahnlänge für unser Land an sich schon jene 284000 fl. werth ist. Man kann den direkten Geldertrag derselben als einen jährlichen Zuschuß zu den Hülfsquellen des Landes betrachten; es gelten die Gründe, weshalb man die Chausseegeld-Einnahmen nicht zum entscheidenden Maaßstabe der Rentabilität der Hauptstraßen annimmt, in noch höherem Grade für unsere Hauptbahn. So sehr die Umstände zur alsbaldigen Ausführung hindrängen, so höchst erfreulich und erwünscht ist es, daß gerade der gegenwärtige Zeitpunkt die günstigsten Verhältnisse für Auf-

Digitized by Google

bringung der 7—7½ Mill. und selbst eines noch höhern Kapitals zu einem solchen produktiven Unternehmen darbietet. Es ist keinem Anstand unterworfen, daß bei dem großen Kredit der Finanzen des Großherzogthums es sehr leicht fallen wird, unter landständischer Garantie kurzer Hand das erforderliche Kapital successive, so wie man es bedarf, durch Anleihen zu decken. Wir haben aber nicht einmal nöthig, hierbei den Kredit im Auslande zu benutzen, indem, wenn überall im Lande Subskriptionen eröffnet werden, den inländischen Kapitalisten eine Gelegenheit erwünscht sein wird, ihre Kapitale sicher und ohne Provision für Mäkler und Agioteure anzulegen. An dieser Subskription würden sich bei landständischer Versicherung die Besitzer von Ablösungskapitalien ebenfalls gern betheiligen; um aus ihnen bis zur Gelegenheit passender Immobilien-Ankäufe einen angemessenen Zins zu ziehen; ingleichen die Verwaltungen der vielerlei Fonds und Kassen, die wir im Lande haben ꝛc. Es wird aber nicht einmal nöthig sein, den ganzen Bedarf durch Anleihen von Kapitalbesitzern zu decken, vielmehr würde die Staatsunternehmung ein Mittel enthalten, eine angemessene Portion der Kapitalien, welche theils wegen der Lotterie-Anleihe, theils wegen Ablösung der Grundrenten ꝛc. vorräthig sind, indem sie an den Fonds der Eisenbahn dargeliehen werden, ohne kostbare Vermittelung einstweilen zinstragend zu machen und je nach den Bedürfnissen doch zur Disposition zu behalten. Bei allen diesen Hülfsmitteln würde das Ausgeben von Kassenscheinen durchaus keine Nothwendigkeit, sondern nur, je nachdem und in so lange etwa eine Vermehrung der Cirkulationsmittel räthlich wäre, eine beliebige vorübergehende Beihülfe zur Erleichterung der Kassen-Operationen sein. Hieraus erhellt und eine genauere Erörterung der betreffenden Verhältnisse wird es bestätigen, daß das Aufbringen der Kosten für die Eisenbahn keinen Schwierigkeiten unterliegen kann und wird.

Aus allen diesen Gründen stellt der Unterzeichnete den Antrag, von Seiten der Stände des Großherzogthums die Hohe Staatsregierung um baldigste Vorlage einer Proposition zur schleunigen Ausführung der Eisenbahn durch das Großherzogthum auf Staatskosten zu bitten."

Bevor noch ein Beschluß über diesen Antrag gefaßt war, wurde am 4. April 1842 den Ständen ein Gesetzentwurf vorgelegt, welcher, nach vielfältigen Debatten über die Anlage von Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen, in nachstehender Fassung unterm 16. Juli 1842 die Großherzogliche Genehmigung erhielt:

Ludwig II., von Gottes Gnaden Großherzog von Hessen und bei Rhein ꝛc. ꝛc.

Um den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum auf eine zeitgemäße Weise zu ordnen und die dabei zu nehmenden höheren Rücksichten zu wahren, haben Wir, nach Anhörung Unseres Staatsraths und mit Beirath und Zustimmung Unserer getreuen Stände, verordnet und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Der Bau der mit Unseren getreuen Ständen vereinbarten Hauptlinien der Eisenbahnen im Großherzogthum wird auf Staatskosten ausgeführt und der Betrieb derselben für Rechnung der Staatskasse verwaltet.

Digitized by Google

Dagegen werden zu Lokalbahnen Konzessionen an Private ertheilt, und es bleibt Letzteren der Betrieb, unter der oberen Leitung der Staatsregierung, überlassen.

Art. 2.

Die zum Bau dieser Hauptbahnen, so wie zur ersten Anschaffung des Betriebsmaterials erforderlichen Fonds sollen auf dem Wege der öffentlichen Anleihe aufgebracht werden.

Art. 3.

Zur Verzinsung der nach Art. 2 aufzunehmenden Kapitalien soll vorzugsweise der reine Ertrag der Eisenbahn verwendet werden.

Sollte derselbe in einem oder dem andern Jahre nicht zureichen, so soll das Fehlende aus den bereitesten Mitteln der Hauptstaatskasse zugeschossen werden.

Art. 4.

Zur successiven Rückzahlung der zum Eisenbahnbau aufgenommenen Kapitalien ist unverkürzt die Summe bestimmt, welche von dem reinen Ertrag der Eisenbahn, nach Berichtigung der Zinsen, übrig bleibt.

Sollte diese Summe nicht ein halbes Prozent von dem Anlagekapital der Eisenbahn, nebst den dadurch erspart werdenden Zinsen, in einem oder dem andern Jahre ausmachen, so soll das Fehlende aus den bereitesten Mitteln der Hauptstaatskasse zugeschossen werden.

Die stückweise Kapital-Rückzahlung beginnt mit dem ersten Jahre nach Eröffnung der Eisenbahn.

Art. 5.

Die Artikel 2 und 3 des Staatsschulden-Tilgungsgesetzes vom 16. Juli 1833 finden auch auf die in Folge des gegenwärtigen Gesetzes vorzunehmenden Kapitalabtragungen Anwendung.

Art. 6.

Die Stände des Großherzogthums erkennen die für die Staats-Eisenbahnen kontrahirten und verwendeten Kapitalaufnahmen als Staatsschuld an.

Art. 7.

Nach Ablauf einer jeden Finanzperiode soll über die bis dahin geschehene Verwendung der Kosten des Baues der Staats-Eisenbahnen Unseren getreuen Ständen Rechenschaft abgelegt werden.

Art. 8.

Unser Ministerium der Finanzen ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staatssiegels.

Darmstadt, den 16. Juli 1842.

Ludwig.

In Bezug auf die Main-Neckar-Eisenbahn wurde von den Ständen der Beschluß gefaßt, daß dieselbe nicht bei Mannheim münden dürfe, sondern an der Bergstraße hin nach Heidelberg geführt werden müsse. Als von dieser Lage der Sache die Badische Regierung Kenntniß erhielt, theilte sie ihren versammelten Ständen darüber das Nöthige mit, und da diese einsahen, daß man in eine Modifikation des Vertrages vom 10. Januar 1838 werde einwilligen müssen, wenn man überhaupt dessen Zweck bald erreichen wollte, so wurde die Regierung ermächtigt, die Main-Neckar-Eisenbahn mit dem Groß-

Digitized by Google

herzogthum Heſſen und der freien Stadt Frankfurt auf gemeinſchaftliche Koſten der betheiligten drei Staaten herzuſtellen.

Die hierauf gepflogenen Verhandlungen führten unterm 25. Februar 1843 zu dem Abſchluß nachſtehenden Staatsvertrages:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Heſſen und bei Rhein,
Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden
und
Der Senat der freien Stadt Frankfurt —

in der Ueberzeugung, daß die Abſicht des Staatsvertrags vom 10. Januar 1838 — eine Eiſenbahnverbindung zwiſchen dem Neckar und dem Maine herzuſtellen — ohne Verabredung neuer Vertrags-Beſtimmungen nicht erreicht werden kann, haben zu dem Ende zu Kommiſſarien ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Heſſen und bei Rhein:
Ihren Geheimen Rath Chriſtian Eckhardt, Kommandeur des Großherzoglich Heſſiſchen Ludwigs-Ordens und Ritter des Königlich Baieriſchen Civilverdienſtordens der Baieriſchen Krone;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden:
Ihren Kammerherrn und Miniſterialrath Adolph Freiherrn von Marſchall, Ritter des Ordens vom Zähringer Löwen und des Ordens der Königlich Franzöſiſchen Ehrenlegion;

Der Senat der freien Stadt Frankfurt:
Den Senator Eduard Franz Souchay, Doktor beider Rechte und Ritter des Königlich Baieriſchen Civilverdienſtordens der Baieriſchen Krone,

von welchen der nachſtehende Staatsvertrag, unter dem Vorbehalt der Ratifikation, abgeſchloſſen worden iſt.

Artikel 1.

Die hohen kontrahirenden Regierungen verbinden ſich, eine Eiſenbahn von Frankfurt über Darmſtadt, Weinheim und Ladenburg nach Heidelberg auf Staatskoſten zu bauen und den Betrieb derſelben auf gemeinſchaftliche Rechnung verwalten zu laſſen.

Artikel 2.

Der Central-Bahnhof mit den erforderlichen Werkſtätten und ſonſtigen Anlagen wird in Darmſtadt errichtet. Ueber den Neckar und den Main werden Brücken erbaut, und den an den Endſtationen in Heidelberg und Frankfurt anzulegenden Bahnhöfen ſoll eine ſolche Einrichtung gegeben werden, daß die thunlichſt bequeme, unmittelbare Ueberlieferung der Perſonen und Güter auf die an beiden Plätzen vorhandenen oder noch zu errichtenden Bahnhöfe anderer Bahnen bewerkſtelligt werden kann.

Artikel 3.

Die Spurweite für die ganze Ausdehnung der Bahn von Heidelberg bis Frankfurt ſoll zu 56½ Zoll engliſchen Maaßes, im Lichten der Schienen gemeſſen, angenommen werden.

Artikel 4.

Bei der erſten Anlage der Bahn wird zwar nur ein Schienengeleiſe angelegt werden; deſſenungeachtet iſt die Kronenbreite des Bahnkörpers gleich anfangs ſo anzunehmen und auszuführen, daß ſpäter ein zweites Schienengeleiſe darauf angebracht werden kann.

Artikel 5.

Um eine gleichförmige Ausführung des Baues der ganzen Bahn zu bewirken,

Digitized by Google

wird aus drei technischen Beamten der drei kontrahirenden Staaten eine Kommission gebildet, welche den Plan zur Ausführung zu entwerfen und die Grundsätze aufzustellen hat, die dabei beobachtet werden sollen. Die definitive Beschlußnahme über die Anträge dieser Kommission bleibt den hohen kontrahirenden Regierungen vorbehalten.

Artikel 6.

Die Ausführung des Baues der Bahn und ihrer Beiwerke wird zwar jedem Staate auf seinem Gebiete überlassen, jedoch steht den übrigen kontrahirenden Staaten die Kontrole darüber zu, daß nach den vereinbarten Grundsätzen verfahren werde.

Artikel 7.

Die Kosten des Bahnbaues nebst Brücken und Beiwerken übernimmt jeder Staat auf seinem Gebiete, und es verpflichten sich die hohen kontrahirenden Regierungen, die Vorarbeiten zur Ausführung desselben sogleich nach erfolgter Ratifikation dieses Vertrages beginnen und den Bau selbst von da an binnen drei Jahren vollenden zu lassen.

Artikel 8.

Jedem der drei kontrahirenden Staaten bleibt es unbenommen, innerhalb seines Gebiets Seitenbahnen anzulegen und sie mit der hier vereinbarten Hauptbahn in Verbindung zu setzen, wogegen er für die Aufbringung der Kosten allein Sorge zu tragen hat. Soll jedoch eine solche Seitenbahn in den gemeinschaftlichen Verband aufgenommen werden, so ist hierüber eine besondere Vereinbarung zu treffen.

Artikel 9.

Für den Betrieb der ganzen Bahn zwischen Heidelberg und Frankfurt wird eine gemeinschaftliche Direktion in Darmstadt errichtet, welche die Verwaltung im Allgemeinen zu besorgen, die Einnahmen und Ausgaben zu überwachen, so wie die Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör und die Anschaffung und Unterhaltung des Betriebsmaterials zu bewirken hat.

Artikel 10.

Diese gemeinschaftliche Direktion besteht aus drei Mitgliedern, von denen jede der hohen kontrahirenden Regierungen eines ernennt.

Jedes dieser drei Mitglieder ist zugleich mit der besonderen Aufsicht über die Bahnstrecke auf dem Gebiete seiner Regierung beauftragt.

Artikel 11.

Ueber die Art der Anstellung und Entlassung aller übrigen Bediensteten bei der Bahn werden die hohen Kontrahenten eine besondere Vereinbarung treffen.

Artikel 12.

Alle Angestellten der Bahn werden aus der gemeinschaftlichen Kasse nach einem vereinbarten Normal-Etat besoldet.

Artikel 13.

Das Regulativ für den Betrieb der ganzen Bahn, alle Dienst- und bahnpolizeilichen Verordnungen, so wie alle Dienst-Instruktionen des Bahnpersonals werden von den hohen kontrahirenden Regierungen vereinbart und von denselben gleichförmig erlassen.

Eben so wird der Fahrtenplan und der Tarif für den Transport von Personen, Thieren und Waaren gemeinschaftlich festgesetzt, und es kann daran nur im Einverständniß der drei kontrahirenden Staaten eine Abänderung Statt finden.

Extrafahrten kann die Direktion — insoweit die Hauptfahrten dadurch nicht gehindert werden — auf eigene Verantwortung anordnen.

Digitized by Google

Artikel 14.

Von den Kosten der ersten Anschaffung des Betriebsmaterials übernimmt das Großherzogthum Hessen zwei Drittheile; das übrige Drittheil wird von den beiden anderen Staaten zu gleichen Theilen getragen.

Artikel 15.

Alle Einkünfte der Bahn sind Einkünfte der Gemeinschaft, und werden innerhalb eines jeden Staates für diese erhoben. Desgleichen werden alle für den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn und ihrer Beiwerke, so wie für die Unterhaltung und den Ersatz des Betriebsmaterials erwachsenden Kosten als Lasten der Gemeinschaft behandelt.

Der nach Abzug der sämmtlichen Betriebs- und Verwaltungskosten verbleibende jährliche Ueberschuß wird unter die drei kontrahirenden Staaten nach demjenigen Verhältniß vertheilt, nach welchem von jedem derselben zu den Kosten des Gesammtbauwesens und der ersten Anschaffung des Betriebsmaterials beigetragen worden ist.

Artikel 16.

Die Bahnbrücken über den Neckar und den Main sollen in solcher Breite hergestellt werden, daß dadurch zugleich eine Passage für Fußgänger gewonnen wird.

Für deren Benutzung von solchen Personen und Gegenständen, welche sich nicht auf den Bahnzügen befinden, soll ein mäßiges Brückengeld für gemeinschaftliche Rechnung der drei kontrahirenden Staaten erhoben werden. Eine weitere Territorial- oder Lokal-Auflage von Seiten des betreffenden Staats soll nicht Statt finden.

Artikel 17.

Jede der hohen kontrahirenden Regierungen ist jederzeit befugt, durch besonders abgeordnete Kommissarien vom Bahnbetriebe und der Geschäftsführung im Ganzen oder Einzelnen, so wie von den Rechnungen, nach beliebiger Auswahl, Einsicht nehmen zu lassen.

Alljährlich sollen sich Kommissarien der hohen kontrahirenden Regierungen zu einer Konferenz vereinigen, welche die von der Direktion vorbereitete Abrechnung fürs verflossene Jahr endgültig feststellt und die übrigen gemeinschaftlichen Angelegenheiten besorgt, über die nicht bereits im Wege der Korrespondenz eine Verständigung unter den Regierungen getroffen wurde.

Die Schlußfassungen der Kommission unterliegen der Genehmigung der hohen Regierungen.

Artikel 18.

Da der Zweck des Staatsvertrags vom 10. Januar 1838 — die Erbauung einer Eisenbahn zwischen dem Neckar und dem Main betreffend — durch vorstehende Bestimmungen erreicht wird, so wird derselbe hiermit für aufgehoben erklärt.

Artikel 19.

Gegenwärtiger Vertrag soll den betheiligten hohen Regierungen zur Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden so bald als möglich und spätestens binnen sechs Wochen bewirkt werden.

So geschehen Karlsruhe, den 25. Februar 1843.

Um die zur Ausführung dieser Unternehmung erforderlichen Geldmittel zu erlangen, wurde unterm 29. Mai 1843 nachstehende Bekanntmachung des Finanz-Ministeriums erlassen:

Nach vorliegender Genehmigung Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs soll zu dem Bau der Eisenbahnen im Großherzogthume vorläufig die

Digitized by Google

Summe von Zwei Millionen Gulden zu Vier Prozent Zinsen im Wege der öffentlichen Anleihe durch Vermittelung der Großh. Staatsschulden-Tilgungskasse aufgenommen werden.

Es findet diese Kapital-Aufnahme in Gemäßheit des mit den Ständen auf dem letzten Landtage vereinbarten Gesetzes, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen betreffend, vom 16. Juli 1842, Statt (Regierungsblatt No. 25), durch welches die zu diesem Zwecke aufgenommenen Kapitalien als Staatsschuld anerkannt und ihre Verzinsungs- und Tilgungs-Fonds, letztere zu mindestens ½ Prozent, festgestellt sind, und es wird dieselbe, den ständischen Wünschen entsprechend, mittelst Subskription bewirkt werden.

Das unterzeichnete Ministerium der Finanzen bringt daher die nachstehenden näheren Bestimmungen hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, welche in Bezug auf diese Kapital-Aufnahme und die gedachte Subskription für dieselbe festgesetzt worden sind.

1. Ueber die subskribirten Kapitalien werden Obligationen zu 4 Prozent ausgefertigt, solche vom Tage der Einzahlung halbjährig verzinst und gegen Zahlung des Nominalwerths abgegeben.
2. Es werden Obligationen, auf Inhaber, und dergleichen, auf Namen lautend, ausgegeben. Die Ausfertigung der Obligationen auf Inhaber erfolgt in Stücken zu 100 fl., 200 fl., 500 fl. und 1000 fl. — und die Ausfertigung der Obligationen auf Namen in Stücken zu 500 fl., 600 fl., 700 fl., 800 fl., 900 fl. und 1000 fl.

   Beiden Ausfertigungen werden Zinskoupons beigefügt; jedoch kann auf Verlangen die Zinsenzahlung von den Obligationen auf Namen auch gegen besondere Quittung gestattet werden.
3. Die Einzahlung der subskribirten Beträge muß, vom 1. Juli 1843 anfangend, innerhalb der Jahre 1843 und 1844 in stets auf 100 fl. abzurundenden Raten geleistet werden, und zwar entweder bei der Kasse, bei welcher subskribirt worden ist, oder bei der Großh. Staatsschulden-Tilgungskasse in Darmstadt; auch können während des Laufs der Jahre 1843 und 1844 die subskribirten Summen auf einmal bezahlt werden.
4. Den Subskribenten ist gestattet, Abschlagszahlungen zu leisten, und zwar bei Subskriptionen auf Inhaber in Beträgen von mindestens 100 fl. — und bei Subskriptionen auf Obligationen auf Namen in Beträgen von mindestens 500 fl. Zahlungen über das bemerkte Minimum müssen sich ebenfalls stets auf 100 fl. abrunden. Für den Betrag solcher Abschlagszahlungen wird die gleiche Summe in Obligationen verabfolgt.
5. Sämmtliche Subskriptionen sind bindend; bei Subskriptionen großer Summen muß auf Verlangen eine verhältnißmäßige Sicherheit für die richtige Einzahlung geleistet werden.
6. Der Termin der Subskription endet am 15. September 1843.

Die Subskriptionen können bei der Großh. Staatsschulden-Tilgungskasse in Darmstadt, der Großh. Centralkasse in Mainz und bei den sämmt-

Digitized by Google

lichen Großh. Obereinnehmereien und Rentämtern gemacht werden, bei welchen Stellen die geeigneten Subskriptionslisten vom 15. Juni an offen liegen werden.

Darmstadt, den 29. Mai 1843.

Großherzoglich Hessisches Ministerium der Finanzen.

v. Kopp.

Rothe.

Dieser Bekanntmachung folgte unterm 15. Juni desselben Jahres nachstehende.

Zu der Subskription auf die, durch die Bekanntmachung vom 29. v. M. zum Zwecke der Ausführung der Eisenbahnen im Großherzogthum eröffneten Anleihe von vorläufig Zwei Millionen Gulden zu 4 Prozent Zinsen haben vor der Offenlegung der Subskriptionslisten schon so belangreiche Anmeldungen Statt gefunden, daß der Betrag derselben jene Zwei Millionen bei weitem übersteigt.

In Rücksicht hierauf und um die Betheiligung der Angemeldeten und Subskribenten nicht zu sehr beschränken zu müssen, haben Seine Königliche Hoheit der Großherzog allergnädigst zu genehmigen geruhet, daß zu dem Bau der Eisenbahnen im Großherzogthum alsbald noch eine weitere Anleihe von Zwei Millionen Gulden zu 4 Prozent Zinsen, und zwar ebenwohl durch Vermittelung der Großh. Staatsschulden-Tilgungskasse und auf dem Wege der Subskription eröffnet werden soll.

Es findet diese Anleihe in gleicher Weise, wie die erstere, auf den Grund des Gesetzes vom 16. Juli v. J., den Bau und Betrieb der Eisenbahnen betreffend, (Regierungsblatt No. 25. de 1842) Statt, sie bildet daher, ebenso wie jene, einen Theil der von den Ständen anerkannten Staatsschuld des Großherzogthums, und es gelten für sie die nämlichen Vorschriften in Bezug auf ihre Verzinsungs- und Tilgungsfonds.

Das unterzeichnete Ministerium der Finanzen bringt dieses hierdurch zur öffentlichen Kenntniß und verfügt zugleich den Schluß der Subskription, welche in der Eingangs erwähnten Bekanntmachung auf den 15. September bestimmt war, auf den 19ten laufenden Monats.

Darmstadt, den 15. Juni 1843.

Großherzoglich Hessisches Ministerium der Finanzen.

v. Kopp.

Rothe.

Nach einer späteren Bekanntmachung des Ministeriums konnten jedoch nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden, sondern es mußte eine Reduktion eintreten, wonach im Allgemeinen die Betheiligung der Subskribenten auf die Hälfte der gezeichneten Summen festgesetzt wurde.

Bald nach der Veröffentlichung des Vertrages begannen die Vorarbeiten zum Baue; namentlich wurde von Darmstadt aus die Sache mit vieler Energie betrieben, während man in Frankfurt etwas lavirte, vielleicht um die kostspielige Einmündung der projektirten Eisenbahn nach Offenbach wo möglich zu beseitigen. Die aus drei Mitgliedern zusammengesetzte technische Kom-

Digitized by Google

mission (Inspektor Eysen aus Frankfurt, Oberbaurath Laubenheimer aus Darmstadt und Inspektor Lorenz aus Heidelberg) hatte häufig Zusammenkünfte, um wo möglich die Strecken der einzelnen Staaten nach gleichen Grundsätzen in Ausführung zu bringen. Nachdem die Nivellements und die Absteckung der Linie beendigt waren, wurden die Wälder, welche die Bahnlinie in der ermittelten Richtung durchzieht, ausgehauen, dann begannen im November 1843 die Erdarbeiten, wobei man namentlich mit der Erhöhung des Terrains, das den Central-Bahnhof bei Darmstadt bilden sollte, beschäftigt war. Die einzelnen Arbeiten, sowohl Planirungsarbeiten, Lieferung von Hölzern und anderen Baumaterialien wurden Unternehmern in Akkord gegeben und auf diese Weise Alles thätig gefördert.

Im Januar 1844 waren die Bevollmächtigten der drei Staaten zu Darmstadt versammelt, um den Vertrag wegen der Lieferung der 80000 Ztr. Schienen für die ganze Länge der Bahn abzuschließen. Die öffentliche Aufforderung zu Anerbietungen, diese Schienen zu liefern, hatte nur eine schwache Konkurrenz zur Folge; man wünschte den Bedarf aus einem der Staaten des Zollvereins beziehen zu können, zumal da die Stände bei der Bewilligung der Kosten verlangt hatten, daß darauf besondere Rücksicht genommen werde. Bei dem Vergleiche der einzelnen Preise ergab es sich jedoch, daß das englische Haus Gebrüder Bailey die billigste Forderung gestellt hatte, indem dessen Schienen franko Mainz, inkl. Zoll und aller sonstigen Kosten, sich auf 6 fl. 53½ kr. bis 6 fl. 54 kr. per 50 Kilogr. stellten, was bei 80000 Zentner gegen die billigste der übrigen Forderungen einen Minderbetrag von 40000 fl. ausmachte. Die andern eingereichten Submissionen ergaben nämlich folgende Preise:

Englische Lieferanten.	Pfd.St.	Sh.	franko
Thomson und Forman in Südwales . . .	6	10	Rotterdam.
Rimne-Eisenwerk	5	19	Newport.
	6	13½	Rotterdam.
Gest und Komp.	6	10	Cardif.
	6	12	Rotterdam.
Krest für Gebrüder Bailey	5	3½	Newport.
	6	4	Rotterdam.
Belgische Lieferanten.	**fl.**	**kr.**	
Cockerill in Seraing	5	43½	Mainz, ohne Zoll und Oktroi.
Couillier	5	15	Mainz.
Ukerée	5	21	Mainz.
Deutsche Lieferanten.	**fl.**	**kr.**	
Jacobi Haniel und Huyssen auf der Gutenhoffnungshütte	7	23	Mainz, einschließlich aller Unkosten.
Hösch von Düren	7	23	

Im Monat Mai desselben Jahres nahmen auch die Arbeiten an der Mainbrücke, so wie etwas später an dem Bahnhofe bei Frankfurt ihren Anfang, und wurden seitdem mit der größten Thätigkeit betrieben. — Ende

Digitized by Google

November 1844 waren auf der Strecke von der badischen Grenze bis Darmstadt die Erdarbeiten zum Theil fertig, der Rest überall im lebhaften Betriebe, auch war der größte Theil der Viadukte, Brücken und Kanäle vollendet. Das Stationsgebäude des Central-Bahnhofes zu Darmstadt war bereits unter Dach und das Betriebsgebäude bis zur Erdgleichung gebracht. Auf der Strecke von Darmstadt bis zur Frankfurter Grenze sind sämmtliche Erdarbeiten, Viadukte, Brücken und Kanäle beendigt, und es wird bereits mit dem Legen der Schienenbahn an verschiedenen Stellen vorgeschritten, deren Fundamentirung fast ganz ausgeführt ist. Das Betriebsgebäude der Sektion Langen befindet sich unter Dach und die Fundamente des Stationshauses daselbst sind vollendet. Es steht deshalb zu erwarten, daß die Bahn von Frankfurt bis Darmstadt im Laufe des Jahres 1845, die ganze Bahnstrecke bis Heidelberg aber bis zum Schlusse des Jahres 1846 dem Verkehre eröffnet werden wird.

b. Richtung und Länge der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Main-Neckar-Eisenbahn ist dazu bestimmt, ein integrirendes Glied des großen Bahnzuges zu bilden, welcher, in Basel anfangend und in Bremen, Hamburg und Stettin endigend, Deutschland von Süden nach Norden und Nordosten durchzieht. Sie beginnt, wie wir bereits unter den badischen Eisenbahnen erwähnt haben, in Heidelberg, woselbst der Bahnhof dicht neben dem der Heidelberg-Mannheimer Bahn liegt, läuft mit letzterer zugleich auf demselben Damme bis Friedrichsfeld, wendet sich dann nördlich, überschreitet den Neckar bei Ladenburg und schließt sich dicht an die am Fuße des Gebirges hinziehende Bergstraße an, indem sie die Städte Weinheim, Heppenheim, Zwingenberg und Darmstadt sämmtlich auf ihrer Westseite berührt.

In Darmstadt befindet sich der Central-Bahnhof, von welchem aus diese Bahn in gerader Linie nach Frankfurt zieht, nachdem sie vorher den Main überschritten hat; der Bahnhof daselbst liegt dicht neben dem der Taunus-Eisenbahn auf der rechten Mainseite.

Die Längen-Entfernungen sind:

1. Von dem Bahnhofe zu Heidelberg bis zur badisch-hessischen Grenze	35280	Meter,
2. von da bis Darmstadt	28837	„
3. von Darmstadt bis zur Frankfurter Grenze	20545	„
4. von der Grenze bis Frankfurt	6162	„
	90824	Meter,

oder 12,2 deutsche Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungs-Kapital.

Die detaillirten Anschlagskosten können vorerst noch nicht mitgetheilt werden, da dieselben noch nicht festgestellt sind; übrigens kann bemerkt werden, daß die Baukosten des hessischen Antheils der Main-Neckar-Eisenbahn etwa 3,500000 fl. oder 1,998500 Thlr. betragen.

Digitized by Google

d. Beschaffenheit des berührten Terrains, Steigungen und Krümmungen.

Das von der Main-Neckar-Bahn berührte Terrain ist im Ganzen ein für einen Bahnbau günstiges zu nennen, so daß die Steigungen und Krümmungen so angenommen werden konnten, daß durchaus kein nachtheiliger Einfluß auf den Betrieb zu erwarten steht. Auf dem Wege von Frankfurt nach Ladenburg ist die Ebene von Darmstadt der höchste Punkt, 150 hessische Schuh über Frankfurt und 202 Fuß über der Ebene von Zwingenberg, dem tiefsten Punkte der Bergstraße; ferner 189 bis 190 Fuß höher als Bensheim und wohl 187 Fuß höher als Heppenheim. Die Ebene von Bensheim liegt nur ½ Fuß höher als der 6 Stunden davon entfernte Bahnhof bei Mannheim. Man kann daher das ganze Terrain von Mainz, dem Rhein und Mannheim und von Mainz, dem Main und Frankfurt als einen etwa 180 Fuß hohen Sandberg betrachten, dessen Spitze Darmstadt bildet, der sich einerseits gegen Mainz und Frankfurt, andererseits gegen Gernsheim und Mannheim abdacht und dessen langgestreckter Plattfuß von 8 Stunden Länge und 3½ Stunden Breite vom Rhein bis an die Bergstraße keine größere Erhöhung im Durchschnitt bildet, als etwa 2 bis 3 Fuß. Die meisten Steigungen sind daher nur gering; als Maximum der Steigung ist 0,003 der Länge oder $\frac{1}{333}$ angenommen, welches namentlich nördlich und südlich von Darmstadt angewendet ist.

Für die Krümmungen ist auf der Bahn ein Krümmungshalbmesser von 1000 Meter, oder 3186 Fuß, für die Bahnhöfe ein solcher von 200 Meter oder 637 Fuß, als Minimum festgesetzt.

e. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Abgesehen von Erdreich-Durchschnitten, hat die Bahn noch andere Schwierigkeiten, durch die zahlreichen Bäche des Odenwaldes, welche sich in den Rhein und die größeren Bäche ergießen. Dieselben fließen nämlich viel zu hoch in dieser Ebene, als daß die Bahn ohne große Kosten über sie hinaus gehen, und viel zu tief, als daß man sie über die Bahn leiten könnte. Außer daß die Bahn aus diesem Grunde wellenförmig steigen und fallen muß, sind noch sehr große Aufdämmungen nöthig. Der Bahndamm erhält eine Breite von 24 Fuß für zwei Geleise, jedoch wird vorläufig nur ein Geleise hergestellt.

Der Oberbau der Bahn besteht aus breitfüßigen Vignoles-Schienen, welche auf Querschwellen befestigt sind. Die Schienen sind von 0,1 Meter Höhe und 0,1 Meter Basis und einem Gewichte von 70 Pfund pro Meter, oder 21,8 Pfund pro Fuß. Die einzelnen Schienen sind in der Regel 5,0 Meter, oder 16 Fuß Pr. lang, und wiegen deshalb 3,50 Zentner. Die Querschwellen sind 2,25 Meter, oder 8,7 Fuß Pr., lang und 0,15 Meter, oder einen halben Fuß Pr., dick; die Schwellen unter den Schienenstößen sind 0,3 Meter, oder 1 Fuß, die übrigen 0,2 Meter, oder 8 Zoll, breit, und liegen von Mitte zu Mitte 0,833 Meter, oder 2,63 Fuß, von einander entfernt. Die Schwellen liegen auf einer Unterbettung von Steinen, die wie die Pack-

Digitized by Google

lage einer Chaussee angefertigt und 0,2 Meter, oder 8 Zoll, stark und mit Kies und Sand von einer Stärke von 0,05 Meter, oder 0,16 Fuß, bedeckt ist, um den Schwellen ein gutes Lager zu geben. Unter den Schienen liegen gußeiserne Stoßplatten von etwa 3,8 Pfund Gewicht. Die Schienen sind auf den Schwellen mit Hakennägeln von 0,44 Pfund Gewicht befestigt. Die Spurweite ist die gewöhnliche von 4 Fuß 8½ Zoll Englisch.

Von bedeutenden Bauwerken sind, außer den Gebäuden für den Central-Bahnhof zu Darmstadt und den Bahnhöfen zu Frankfurt und Heidelberg, noch die Main- und Neckar-Brücken anzuführen. Beide werden aus Quadern konstruirt; die Mainbrücke erhält 9 Bogen, jeder von 17,0 Meter Spannung, und eine Drehbrücke zum Durchlassen der bemasteten Schiffe. Ueber die Neckarbrücke haben wir ein Näheres unter dem badischen Antheil an der Main-Neckar-Eisenbahn angeführt.

Ueber die Art der anzuschaffenden Betriebsmittel sind noch keine definitiven Bestimmungen getroffen.

2. Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn.

In dem Gesetze über die Anlage der Eisenbahnen im Großherzogthume Hessen, welches unter dem 16. Juli 1842 die Großherzogliche Genehmigung erhielt, war auch die Verbindung der Stadt Offenbach mit Frankfurt durch eine Eisenbahn einbegriffen. In der Ständeversammlung war zwar mehrfach der Wunsch geäußert, daß der Hauptzug der Main-Neckar-Eisenbahn von Frankfurt über Offenbach gehen solle, die entschiedenen Entgegnungen von Seiten Badens und Frankfurts bewirkten aber, daß man hiervon abstand und sich mit einer Seitenverbindung von Frankfurt aus begnügte. Zu diesem Zwecke wurde zwischen dem Großherzogthum Hessen-Darmstadt und der freien Stadt Frankfurt unterm 12. Dezember 1842 folgender Staatsvertrag abgeschlossen:

Artikel I.

Für den Fall, daß sich nicht binnen drei Monaten, von der Ratifikation dieses Staatsvertrages an gerechnet, eine Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Offenbach nach Sachsenhausen, in Gemäßheit Staatsvertrages vom 10. Jan. 1838, gebildet haben sollte, wird die gedachte Bahn auf gemeinschaftliche Kosten der Großherzoglich Hessischen Regierung und der freien Stadt Frankfurt ausgeführt werden.

Artikel II.

Jede der beiden kontrahirenden Regierungen übernimmt den Bau auf ihrem Gebiete. Die Anschaffung des nöthigen Betriebsmaterials geschieht zu gleichen Theilen von den beiden kontrahirenden Regierungen. Es bleibt jedoch der Großherzoglich Hessischen Regierung vorbehalten, sich zu jeder Zeit bis zur Hälfte, gegen Ersatz des von der freien Stadt Frankfurt geleisteten Mehrbetrags, bei dieser Bahn zu betheiligen.

Artikel III.

Es wird ein Stationsplatz bei Offenbach und an dem Hauptthore bei Sachsenhausen errichtet.

Digitized by Google

Artikel IV.

Von dem Stationsplatze bei Sachsenhausen wird ein Schienenweg in die Main-Neckar-Bahn geführt, so daß Personen und Güter direkt in einer Fahrt und ohne Umladung von Offenbach in den Bahnhof der Main-Neckar-Bahn gelangen.

Artikel V.

Die ganze Anlage ist spätestens gleichzeitig mit der von Frankfurt nach Darmstadt zu erbauenden Bahn zu vollenden.

Artikel VI.

Jede der kontrahirenden Regierungen wird die Bahnlinie auf ihrem Gebiete bestimmen.

Es wird jedoch hierüber, so wie über die Stationsplätze, das anzuschaffende Betriebsmaterial und die Grundsätze des Baues überhaupt durch eine gemeinschaftliche technische Kommission eine Verständigung Statt finden und den kontrahirenden Regierungen zur Genehmigung vorgelegt werden.

Artikel VII.

Die Oberaufsicht über die ganze Bahn wird von den kontrahirenden Regierungen gemeinschaftlich, die Bahnpolizei dagegen von jeder Regierung auf ihrem Gebiete geübt werden. Eben so werden der Fahrtenplan und der Tarif gemeinschaftlich festgesetzt werden.

Artikel VIII.

Die Unterhaltung der Bahn und ihrer Anlage, so wie des Betriebsmaterials und der Gehalt des anzustellenden Personals wird aus der Einnahme von der Bahn bestritten und der Ueberschuß im Verhältniß der von den kontrahirenden Regierungen auf die Anlage der Bahn nebst allem Zubehör verwendeten Kosten vertheilt werden.

Artikel IX.

Die Anstellungen des Bahnpersonals werden von jeder Regierung für ihr Gebiet ertheilt werden. Es wird jedoch über die Stellung, die Anzahl und die Gehalte der resp. Beamten noch eine weitere Verständigung Statt finden.

Artikel X.

Die Ratifikation dieses Vertrages soll spätestens innerhalb drei Monaten erfolgen.

So geschehen Kassel, den 12. Dezember 1842.

Eckhardt. Souchay.

Im Jahre 1843 wurde hierauf die Bahnlinie abgesteckt; bald darauf verbreitete sich jedoch das Gerücht, daß über eine Abänderung derselben oder gar über ein Aufgeben dieses Unternehmens Unterhandlungen zwischen der Großherzoglich Hessischen und der Frankfurter Regierung angeknüpft seien. Es fand jedoch dadurch eine thatsächliche Widerlegung, daß die Erdarbeiten im Frühjahr 1844 in Angriff genommen wurden; seitdem ist das Unternehmen so weit gefördert, daß im November 1844 die Lieferung zu Schwellen ausgeschrieben werden konnte. Im Laufe des Jahres 1845 wird die Bahn wahrscheinlich dem Verkehre übergeben werden.

In Bezug auf den Bau und Betrieb fernerer Eisenbahnen durch Aktiengesellschaften ist noch nachstehende Verordnung vom 17. September 1844 anzuführen:

Ludwig II., von Gottes Gnaden Großherzog von Hessen und bei Rhein ꝛc. Wir finden Uns bewogen, zu verordnen, wie folgt:

Digitized by Google

§. 1.

Wer im Großherzogthume eine Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahn bilden will, hat hierzu vor allen Dingen Unsere Erlaubniß nachzusuchen, welche zugleich die Bedingungen der Bildung einer solchen Gesellschaft enthalten wird.

§. 2.

Der Eingabe, mit welcher um diese Erlaubniß nachgesucht wird, ist der vorläufige Plan des Unternehmens, insbesondere ein Entwurf der Hauptbestimmungen, nach welchen dasselbe ausgeführt und betrieben werden soll, beizufügen.

§. 3.

Jede Aktienunterzeichnung, jede Aufforderung zu solcher und nicht minder die Aufnahme des Terrains, vor der im §. 1. erwähnten Erlaubniß, ist verboten.

§. 4.

Wenn die Erlaubniß zur Bildung der Aktiengesellschaft ertheilt und diese letztere zu Stande gekommen ist, ist Unsere Konzession zum Baue und Betriebe der Eisenbahn nachzusuchen und Unserer Entschließung hierauf sich zu gewärtigen. Bei Ertheilung der Konzession werden Wir den Zeitpunkt festsetzen, innerhalb dessen der Nachweis, daß mindestens 10 Prozent des zum Baue der Eisenbahn erforderlichen Aktienkapitals baar eingezahlt worden sind, bei Vermeidung, daß sonst die Konzession erloschen ist, erbracht werden muß.

§. 5.

Unser Ministerium des Innern und der Justiz ist mit der Ausführung der gegenwärtigen Verordnung beauftragt.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staatssiegels.

Darmstadt, am 17. September 1844.

Ludwig.

Als ein schon vor dieser Verordnung Anfang 1844 entstandenes Projekt wäre noch das einer

3. Mainz-Worms-Ludwigshafener Eisenbahn

zu erwähnen. Es fand zur damaligen Zeit eine sehr günstige Aufnahme, indem von allen Theilen Deutschlands und des Auslandes Aufträge auf Aktien einliefen. Die angemeldeten Summen waren so bedeutend, daß man damit von Mainz aufwärts bis Lauterburg und Straßburg und abwärts bis Koblenz und Bonn die Schienenwege hätte ausbauen können. Das zu diesem Zwecke sich gebildete Komité kam hierauf bei der Großherzoglichen Regierung um Konzession ein, erhielt jedoch im Juli desselben Jahres ein Reskript des Großherzoglichen Ministeriums des Innern, worin sich nachstehende Stelle befand: „daß, da man bei den Verhandlungen zwischen Regierung und Ständen über Eisenbahnen im Großherzogthume von Unterstellungen und Voraussetzungen ausgegangen, welche durch den nach Inhalt der erwähnten Vorstellung bezweckten Bahnbau Modifikationen erleiden dürften, man zur Zeit noch nicht im Stande ist, auf die gestellte Bitte um Konzessionirung einer Eisenbahn von Mainz über Worms nach Ludwigshafen Entschließung zu ertheilen.“

Digitized by Google

Das provisorische Komité erklärte nun in einem von ihm an die Unterzeichner für dieses Bahnprojekt erlassenen Rundschreiben, daß es in diesem Erlasse nicht einen abschlägigen Bescheid sähe; es behauptete, daß sich die Großherzoglich Hessische Regierung durch diesen Erlaß nur eine reifliche Erwägung aller Verhältnisse und eine genaue Prüfung der verschiedenen Interessen, welche durch den fraglichen Gegenstand berührt würden, habe vorbehalten wollen, bevor sie eine entscheidende Antwort auf das eingereichte Gesuch ertheilen würde. Das provisorische Komité wollte deshalb auf dem einmal betretenen Wege voranschreiten und bei der Staatsregierung alle und jede noch weiteren nöthigen Schritte zu thun fortfahren, um die Ermächtigung zur Ausführung dieses Eisenbahn-Projektes zu erwirken. In der bereits begonnenen Austheilung der Interimsscheine und in der Erhebung der Einzahlung von 1 Prozent auf die nach der vollendeten Reduktion festgestellten Betheiligungssummen wollte dasselbe ebenfalls keinen Stillstand eintreten lassen.

In Mainz theilte man indeß keineswegs die Voraussetzungen, von welchen das provisorische Komité bei der Auslegung des ihm zugekommenen Erlasses ausging. Man war vielmehr der Ansicht, daß in diesem Bescheide lediglich eine mit diplomatischer Feinheit angedeutete Hinweisung auf diejenigen Hindernisse zu finden wäre, welche einer Konzessionirung einer Mainz-Ludwigshafener Eisenbahn im Wege ständen und die wohl schwerlich beseitigt werden dürften. In einem Artikel einer Zeitschrift der damaligen Zeit heißt es: „Die Anführung, daß die Unterstellungen, von welchen Regierung und Stände bei den Verhandlungen über Eisenbahnen im Großherzogthume ausgegangen, durch dieses neue Projekt Modifikationen erleiden dürften, scheint die Ansicht zu erkennen zu geben, daß dieser Gegenstand, sollte er weiter betrieben werden, den Ständen zu unterbreiten sein würde. Wie aber annehmen, daß die Stände des Großherzogthums ihre Zustimmung zur Konzessionirung einer Privatgesellschaft für eine Bahnlinie zu ertheilen bereit wären, die mit der Main-Neckar-Bahn, welche im Großherzogthume auf Staatskosten gebaut wird, in Konkurrenz träte? Zudem beruht der Staatsvertrag zwischen den bei der Main-Neckar-Bahn betheiligten drei Regierungen ebenfalls auf Unterstellungen, welche durch den in Mainz projektirten Bahnbau Modifikationen erleiden dürften. Würden nicht neue Verhandlungen über den einen und den andern Punkt dieses Staatsvertrages nothwendig werden, wenn dem Mainzer Projekte Folge gegeben werden sollte? Wie aber annehmen, daß diese Verhandlungen zu einem für das Großherzogthum Hessen gleich vortheilhaften Resultate führen würden, wie bei der gegenwärtigen Uebereinkunft? Es bestätigen übrigens alle Mittheilungen, die man in Bezug auf jene Angelegenheit von gut unterrichteter Seite erhält, die Voraussicht, daß das Mainz-Ludwigshafener Eisenbahn-Projekt eben so wenig zur Ausführung kommen wird, wie das gleichfalls in Mainz auf anderer Seite aufgetauchte Projekt, diese Stadt durch eine Eisenbahnlinie über Alzey mit Kaiserslautern in Verbindung zu setzen. Diesem letzteren Unternehmen widerstreben die Interessen der pfälzischen Ludwigsbahn."

Digitized by Google

Von anderer Seite wurde gegen die Meinung jedoch angeführt: „Nicht selten hört man die Aeußerung: der Großherzoglich Hessische Staat könne unmöglich die Konzession zur Mainz-Worms-Ludwigshafener Bahn ertheilen, weil er Miterbauer der Main-Neckar-Bahn sei und diese durch die Herstellung der fraglichen Bahn in ihrer Einnahme eine Schmälerung erleiden werde. Dies klingt eben so, als ob die Summen, welche vom Staate zur Erbauung von Eisenbahnen verwendet werden, nicht so wie die früherhin auf Kunststraßen und Kanäle verwendeten Geldmittel, einzig als zur Hebung des Ackerbaues und Belebung der Gewerbe ausgegeben angesehen werden müßten, sondern vielmehr als eine Kapitalanlage oder gar als eine Finanzspekulation. In unsern Tagen wird aber weder ein Staatsmann noch ein Nationalökonom dergleichen einer finstern Vorzeit angehörende Ansichten vertheidigen, und es würde deswegen überflüssig sein, dieselben zu bekämpfen. Doch dürften die nachstehenden Andeutungen nicht unzweckmäßig erscheinen:

Nicht nur die größten und bedeutendsten Städte des Großherzogthums, als Mainz, Worms, Oppenheim, Bingen, Alzey ꝛc., liegen auf der linken Rheinseite, sondern auch Acker- und Weinbau sind da von großer Wichtigkeit, und die Entwickelung der Gewerbe durch Kunstfleiß schreitet rasch vorwärts. Und dieser Provinz könnte verweigert werden, zur Erhaltung ihres Wohlstandes eine Eisenbahn zu erbauen, weil Hessen bei der Main-Neckar-Bahn betheiligt ist, und diese in ihrer Einnahme dadurch eine Schmälerung erleiden würde? Allein auch abgesehen von dem großen Interesse, welches Hessen an dem Blühen seiner Städte, des Ackerbaues und Gewerbfleißes auf dem linken Rheinufer zu nehmen hat, wer hat im Hessischen die Geldmittel zur Erbauung der Main-Neckar-Bahn zu beschaffen? Das ganze Land, und mithin die Bewohner des linken Rheinufers zu einem großen Theil, und zwar für ein Unternehmen, welches denselben mehr Nachtheil als Vortheil bringen wird. Unverkennbar würde es in der Billigkeit liegen, daß dagegen der Staat ebenfalls aus dem öffentlichen Aerar eine Eisenbahn auf dem linken Rheinufer herstelle. Das größte Staunen dürfte es aber erregen, wenn der Staat zu dessen Anwohnern sagte: In dem Bau und in der Beschaffung der Geldmittel zu jener Bahn liegt die Veranlassung, daß auch der Staat sogar die Herstellung einer Eisenbahn aus Privatgeldmitteln versagen muß. Nach Vollendung beider Bahnen wird der Verkehr mit Norddeutschland doch immer über Frankfurt a. M. und Darmstadt Statt finden und der Wunsch der Regierung, mehr Leben nach der Hauptstadt zu ziehen, jedenfalls erreicht werden. Der Rhein ist der größte Strom Deutschlands, der wichtigste für Handel und Gewerbe und wunderschön von Mainz bis Bonn. Der Deutsche spricht mit Begeisterung vom Vater Rhein und sieht ihn als die Seele des gemeinsamen Vaterlandes an. Und dessen Anwohner sollten des neuen Verkehrsmittels noch lange entbehren müssen, weil drei Bruchtheile Deutschlands: Baden, Hessen und Frankfurt a. M., auf gemeinschaftliche Kosten eine Main-Neckar-Bahn bauen wollen? Gewiß nicht, und man darf sich vielmehr kühn der Hoffnung hingeben, daß in wenigen

Digitized by Google

Jahren Deutschland ebenfalls mit Stolz auf einen deutschen Schienenweg am deutschen Rheine hinblicken werde."

Zu vielfachen Besprechungen in öffentlichen Blättern hat dieses Projekt noch späterhin Veranlassung gegeben, und da die Ausführung desselben namentlich im Interesse des Handels von Mainz nothwendig und erforderlich ist, so wurde es von dieser Stadt aus sehr lebhaft vertheidigt. Die projektirte Bahnstrecke ist nämlich bekanntlich nicht blos zu einer Verbindung mit Ludwigshafen selbst bestimmt, sondern auch zum Anschlusse an die definitiv festgestellte pfälzische Ludwigsbahn nach Bexbach, und gewährt also in dieser Richtung eine direkte Verbindung nach Metz und Paris. Sodann ist die Verlängerung der Bahn von Ludwigshafen, resp. Speyer, bis Lauterburg schon längst projektirt, und die Genehmigung von Seiten der Königl. Baierischen Staatsregierung in naher Aussicht, daß, sobald die Bahnlinie von Mainz bis Lauterburg die Genehmigung der resp. Regierungen Baierns und Hessens erhält, die kleine Strecke von der baierischen Grenze bei Lauterburg bis nach Straßburg ebenfalls ausgebaut wird, ist wohl keinem Zweifel zu unterwerfen. Durch die schon seit einigen Jahren in vollem Betriebe befindliche Bahn von Straßburg nach Basel ist nun ferner die Verbindung mit der ganzen Schweiz und Italien hergestellt, und endlich eröffnen die in Straßburg ausmündenden Bahnen nach Lyon und Marseille eine weitere direkte Verbindung mit dem ganzen Süden und Südosten Frankreichs bis zum Mittelmeere. Als Resultat des Vorstehenden ergiebt sich, daß der projektirte Schienenweg von Mainz über Worms nach Ludwigshafen sich an folgende 3 Schienenwege anschließt:

1. an die pfälzische Ludwigs-Bahn über Metz nach Paris oder den Osten und Nordosten Frankreichs;
2. an die Straßburg-Baseler Bahn nach der Schweiz und Italien;
3. an die französischen Eisenbahnen in Straßburg nach dem Süden und Südosten Frankreichs bis ans Mittelmeer.

Hieraus möchte denn wohl die Nothwendigkeit und Dringlichkeit dieses Unternehmens, welches so große Verbindungen eröffnet und einen so großartigen Personen- und Güterzug von und nach drei Richtungen in Aussicht stellt, hervorgehen, und steht deshalb wahrscheinlich zu erwarten, daß die nächste Ständeversammlung von dem der Main-Neckar-Eisenbahn durch diese Bahn etwa entstehenden Abbruche vom Verkehre hinwegsehen und eine günstige Entscheidung treffen wird.

Sollte dieses Projekt nicht zu Stande kommen, so steht vielleicht zu erwarten, daß eine schon in früheren Jahren angeregte Idee, Mainz über Bingen mit Saarbrücken durch eine Eisenbahn zu verbinden, um auf diese Weise den Verkehr des nordöstlichen Deutschlands mit Frankreich direkt auf die Saarbrücken-Metz-Pariser Eisenbahn zu leiten, zur Ausführung gelangt. Welche hohe Wichtigkeit für beide Nachbarländer eine derartige Verkehrserleichterung haben würde, liegt klar zu Tage.

Digitized by Google

4. Die Taunus-Eisenbahn.

(Frankfurt a. M. bis Wiesbaden.)

a. Geschichte der Bahn.

Nachdem auch in Frankfurt a. M. während des Jahres 1835 sehr viel von Eisenbahnen geredet war, bildete sich am Schlusse des Jahres ein Komité, aus den Chefs der ersten dortigen Banquierhäuser bestehend, zu dem Zwecke, durch Verbindung und Verhandlung mit ähnlichen Komité's der Nachbarlande Vorbereitungen zu einem Eisenbahnnetze zu treffen, welches alle von Frankfurt ausgehende Haupthandelsstraßen überziehen sollte.

In einer Eingabe vom 2. Januar 1836 zeigte das Komité dem Senate seine Konstituirung an und stellte sich unter dessen Schutz. Sehr bald bildeten sich in verschiedenen Städten der Nachbarschaft ähnliche Komité's, namentlich in Wiesbaden, Mainz und Darmstadt, und es begann dann ein Streit über die Richtung der zuerst zu bauenden Bahn nach Wiesbaden, welcher, mit Schrift und Wort geführt, den Anfang der Arbeiten fast um 1½ Jahre verschob. Während nämlich Frankfurt und Wiesbaden das rechte Mainufer wählen wollten, verlangten Mainz und Darmstadt das linke; jene behaupteten, der Mainübergang bei Kostheim werde das Unternehmen sehr erschweren und vertheuern, auch bei Frankfurt seien bedeutende Hindernisse vorhanden; diese suchten darzulegen, der Vorzug des linken Mainufers beruhe in der Verkürzung der Bahn, in dem vortheilhafteren Terrain und in der Verbindung mit der vom Süden kommenden Hauptbahn.

Die Komité's von Frankfurt und Wiesbaden, welche bereits unter dem 24. Juni 1836 provisorisch sich geeinigt hatten, schlossen am 7. Februar 1837 einen Vertrag zur gemeinschaftlichen Ausführung des Unternehmens.

Am 10. März 1837 erschien eine Bekanntmachung des Frankfurter Komité's, nach welcher dasselbe und das Wiesbadener Eisenbahn-Komité beschlossen hatten, eine Eisenbahn auf dem rechten Mainufer von Frankfurt nach Bieberich am Rhein und Wiesbaden über Kastell, Mainz gegenüber, zu ziehen. Werde aber die Großherzogl. Hessische Regierung (wie nach ihrem Erlasse an das Eisenbahn-Komité in Mainz zu erwarten stehe) nicht die Einwilligung geben, daß diese Bahn ihr Gebiet berühre, so solle die Bahn bei Hochheim am Main abgehen und so bis zum Endpunkte auf nassauischem Gebiete fortgeleitet werden. Die Herzogl. Nassauische Regierung habe vorerst ihre Einwilligung gegeben, und die nöthige des Senats (der sich jetzt mit der Eisenbahn-Angelegenheit beschäftige) werde bestimmt und nächstens erwartet. In Uebereinstimmung mit dem Eisenbahn-Komité in Wiesbaden sei den Bewohnern Frankfurts vorerst nur eine Betheiligung von 500000 fl. zuerkannt worden, während eine gleiche Summe zur Verfügung der Bewohner des Herzogthums gestellt sei.

Die Zeichnungen geschahen und ergaben am ersten Tage in Frankfurt die Summe von 30 Millionen, im Herzogthum Nassau von etwa 3½ Mill. Fl.

Die Spekulation hatte so sehr sich dieser Unternehmen bemächtigt, daß für Abtretung der Zeichnungen sofort bis 20 Proz. Agio geboten wurden,

Digitized by Google

während gleichzeitig die imaginären Aktien der Bahn am linken Ufer bis auf 45 Proz. Agio gestiegen waren. Auf den 16. Mai 1837 wurde die Zahlung der ersten Rate ausgeschrieben und die Aktien standen damals zu 170 fl.

Im Juli 1837 kam ein von der Großherzogl. Hessischen Regierung demnächst bestätigter Vertrag zwischen den Komité's in Mainz, Frankfurt und Wiesbaden zu Stande, wonach dieselben (unter Aufgabe des Projekts der linken Mainbahn) zur Anlage einer gemeinschaftlichen Eisenbahn von Frankfurt nach Mainz und von da nach Wiesbaden, mit Seitenbahn nach Biebrich, sich einigten.

Nunmehr erfolgten unter dem 8. Mai 1838 die Konzessionen des Staats der freien Stadt Frankfurt, unter dem 11. Mai 1838 die Konzessionen des Großherzogs von Hessen; unter dem 13. Juni 1838 des Herzogs von Nassau, sämmtlich auf 99 Jahre, und im Eingange derselben heißt es im Wesentlichen übereinstimmend:

Nachdem den vereinigten Eisenbahn-Komité's zu Wiesbaden und Frankfurt a. M. von Uns unter dem 16. Februar 1837 eine vorläufige Konzession zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Wiesbaden und Frankfurt a. M. auf der rechten Mainseite ertheilt worden ist und diese Komité's sich durch Vertrag dd. Mainz den 31. Oktober 1837, Wiesbaden den 2. November 1837 und Frankfurt a. M. den 6. November 1837 mit der, durch ihr erwähltes Komité vertretenen Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz wegen Führung dieser Eisenbahn über Kastel nach Biebrich und Wiesbaden verbunden haben; nachdem ferner durch einen, mit dem Großherzogl. Hessischen Gouvernement und der freien Stadt Frankfurt am 10. Februar l. J. abgeschlossenen und von Uns ratifizirten Staatsvertrag über die erwähnte Eisenbahn-Verbindung, so wie über die Anwendung der bestehenden Expropriationsgesetze auf diese Anlage Vereinbarung getroffen und in dessen Art. 1 namentlich stipulirt worden ist:

> „Die Herzoglich Nassauischer Seits und von Seiten der freien Stadt Frankfurt bereits vorläufig konzessionirte Taunus-Eisenbahn soll von Frankfurt, an Höchst, Hattersheim und Flörsheim vorbei, zwischen der Anhöhe von Hochheim und dem Main in das Großh. hessische Gebiet, an Kostheim vorüber in das Innere von Kastel, von da weiter nach Wiesbaden geführt werden und eine Seitenbahn nach Bieberich erhalten.
>
> Die Großherzogl. Staatsregierung giebt ihre Zustimmung zu dem Bau dieser Eisenbahn innerhalb ihres Gebietes in der Voraussetzung, daß die direkte Verbindung der Taunusbahn mit der von Darmstadt nach Frankfurt zu bauenden Eisenbahn durch eine weitere Eisenbahn, welche in der Gegend von Flörsheim in die erstere einmündet, gestattet wird";

nachdem endlich die Taunus-Eisenbahn-Aktiengesellschaft ihre Statuten und die von ihr angenommenen Bedingungen, unter welchen das Festungs-Gouvernement der Bundesfestung Mainz, mit Vorbehalt der Genehmigung der Hohen Deutschen Bundesversammlung, seine Zustimmung zur Anlegung der

Digitized by Google

Eisenbahn im Rayon der Festung Mainz und namentlich durch die Werke des Forts Kastel gegeben, vorgelegt hat;

so ertheilen Wir u. s. w.

Das Statut setzt das Gesellschafts-Kapital zu 3,000000 fl. im 24-Guldenfuße fest, vertheilt in 12000 Stück Aktien, jede zu 250 fl., welche mit

Lit. A No. 1 4000.
„ B „ 1 4000.
„ C „ 1 4000.

bezeichnet werden. Das Kapital wird von den Komité's, als konzessionirten Unternehmern, mittelst der durch sie ausgegebenen Betheiligungs-Urkunden, welche bis zur vollen Einzahlung keinen Zinsenanspruch gewähren, aufgebracht.

Die Einzahlung geschieht in 10 im voraus bestimmten Terminen (binnen 15 Monaten). Das Statut legte zugleich, bis zu gänzlicher Vollendung und Eröffnung der ganzen Bahn, die unbedingte Leitung aller Angelegenheiten in die Hände der Komité's, indem erst dann die erste General-Versammlung sein sollte. Dieses hatte zur Folge, daß die Aktionäre, welchen gar keine Mittheilungen gemacht wurden, ungerechnet des möglichst beschleunigten Vorschreitens des Baues, zum Theil mißtrauisch und übellaunig wurden. Diese Verstimmung theilte sich dem Kourse der Aktien mit und machte sich in öffentlichen Blättern Luft.

Die Komité's hatten namentlich bei der Terrain-Erwerbung mit Schwierigkeiten mancherlei Art zu kämpfen, und wenn auch die Erlaubniß der Deutschen Bundes-Versammlung zur Durchführung der Bahn durch das Festungsgebiet von Kastel am 19. Oktober 1838 ertheilt wurde, so geschah doch die Einweisung in den Besitz des Grundeigenthums auf Frankfurter, Kostheimer, Kasteller, Mosbacher und Wiesbadener Gebiete erst im Dezember 1838, in der Hochheimer Gemarkung aber am 4. Mai 1839 und hinsichtlich der letzten Grundstücke sogar erst im Sommer 1839.

Der größere Theil des Terrains mußte im Expropriationswege erworben werden, gewöhnlich durch zwei Instanzen.

Die Bahn wurde dem Verkehre eröffnet von

Frankfurt bis Hattersheim	am 11. September	1839.
Mainz bis Wiesbaden	„ 10. März	1840.
Die ganze Hauptbahn	„ 13. April	1840.
Die Zweigbahn nach Bieberich	„ 3. August	1840.

Man hatte sich im Publikum nicht erklären können, weshalb die Eröffnung der Bahn, welche bereits seit Monaten fertig war, nicht früher erfolgte. Dann belehrte aber ein unter dem 11. Februar gefertigtes und durch Druck veröffentlichtes „Pro memoria" des Ausschusses des vereinigten Taunus-Eisenbahn-Komité's, „die Regulirung der Verhältnisse der Post und der Taunus-Eisenbahn ꝛc. betreffend," das Publikum, daß diese Regulirung bis jetzt noch gar nicht erfolgte, obschon man die Sache längst als abgemacht betrachtete. Es geht ferner aus dieser Schrift hervor, daß die von der Postbehörde ihrerseits aufgestellten Ansprüche das Interesse der Eisenbahn-

Digitized by Google

gesellschaft, so wie einschließlich das des öffentlichen Verkehrs so sehr beeinträchtigen, daß bis dahin noch gar kein Abkommen mit derselben zu Stande gebracht werden konnte, der Gegenstand somit vollkommen unerledigt sei.

Endlich aber entnimmt man aus der besagten Schrift, daß sich in dem Augenblicke der Zeitpunkt der erwähnten Bahneröffnung noch gar nicht bestimmen lasse, da solche in den Konzessions-Urkunden von Seiten der Großh. Hessischen und Herzogl. Nassauischen Regierung an die Bedingung geknüpft ist, daß zuvörderst ein Abkommen mit der Postbehörde getroffen sein müsse.

Es darf wohl nicht befremden, daß bei Bekanntwerdung des Pro memoria die Aktienkourse um etwa 8 Proz. allmälig wichen; sie wurden zu 311 fl. pro Aktie von 250 fl. notirt.

Am 12. August 1840 war die erste General-Versammlung, welcher vollständige Berichte über das Unternehmen vorgelegt wurden und in welcher zugleich die Mitglieder des Verwaltungsraths und des Ausschusses gewählt wurden.

Das Unternehmen erfreute sich nun einer stets steigenden finanziellen Verbesserung und blieb fortwährend eine Quelle der Börsenspekulation.

Eine vorübergehende Störung veranlaßten Baumängel, welche sich an einzelnen Theilen zeigten, und der im Frühjahr 1841 durch Ueberschwemmung an den Dämmen angerichtete Schaden.

In der zweiten General-Versammlung, am 29. März 1841, kam unter Anderm die Anlage eines zweiten Geleises zur Sprache; jedoch erklärte sich nicht die erforderliche Stimmenzahl dafür. Eine Anleihe dagegen von 300000 fl., mit einer Verzinsung von 4 Prozent, zu einigen noch rückständigen Bauten zur Herstellung der durch Ueberschwemmung beschädigten Werke und zur Vermehrung der Transportmittel wurde genehmigt.

In der am 25. März 1844 gehaltenen fünften General-Versammlung wurde dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung ertheilt, ein Kapital von 500000 fl. zu 3½ Proz. verzinsbar aufzunehmen, um damit die ältere zu 4 Prozent verzinsliche Schuld von 300000 fl. zu tilgen und mit dem Reste von 200000 fl. die dem Bau-Konto zur Last liegenden Ausgaben zu decken.

Aus den in den General-Versammlungen am 22. März 1842, 29. März 1843, 25. März 1844 gehaltenen Vorträgen des Verwaltungsrathes wollen wir noch zum Schlusse des geschichtlichen Theils etwas über die entstandenen Streitigkeiten der Gesellschaft mit der Thurn- und Taxis'schen Oberpost-Direktion, so wie mit der Herzoglich Nassauischen Regierung hervorheben.

Ueber die früheren Verhandlungen und über den Rechtspunkt der Taunus-Eisenbahn zur Post finden sich ausführliche Nachrichten in dem betreffenden Pro memoria des Ausschusses vom 11. Februar 1840 und in einer Schrift des Dr. jur. Frd. Scharff: „Die Ansprüche und die Rechte der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Post, gegenüber den Eisenbahn-Unternehmungen. Frankfurt, 1840."

Durch die Konzessionen wurde nämlich der Gesellschaft die Auflage gemacht, sich mit der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung über deren Entschädigungs-Ansprüche zu benehmen. Die Postverwaltung machte

Digitized by Google

aber sehr ausgedehnte Ansprüche, welche nicht anerkannt werden konnten. Eine Vereinbarung kam also nicht zu Stande, sondern es wurden zu Ende des Jahres 1839 von den hohen Regierungen besondere Bestimmungen zur Regulirung der Verhältnisse zwischen der Gesellschaft und der Postverwaltung gegeben, welche indessen mit dem Interesse der Gesellschaft so wenig vereinbar schienen, daß sich der Ausschuß veranlaßt sah, die Regierungen auf die nachtheiligen Folgen dieser Bestimmungen in einer ausführlichen Darstellung aufmerksam zu machen und um Abhülfe zu bitten. Allein wiewohl der Ausschuß die ausdrücklichsten Versicherungen erhielt, daß durch diese Bestimmungen das Interesse der Gesellschaft nicht gefährdet werden sollte, so wurde doch den in dieser Beziehung speziell gestellten Anträgen nicht gewillfahrt. Um daher in der Eröffnung der Bahn nicht gehindert zu sein, wurde eine Uebereinkunft mit der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung wiederholt versucht. Da diese jedoch von den Großherzogl. Hessischen und Herzogl. Nassauischen Regierungen nicht vollständig, sondern nur so weit, als hierin die Ausführung jener landesherrlichen Bestimmungen vereinbart worden, genehmigt wurde, so unterblieb die wirkliche Vollziehung dieser Uebereinkunft, so daß längere Zeit jene Bestimmungen, in Betreff der Posttransporte, bis zur definitiven Regulirung dieser Angelegenheit, die vorgeschriebene Anwendung erhielten, ohne daß mit der Postverwaltung selbst eine Uebereinkunft bestand.

In dem Berichte des Verwaltungsraths an die General-Versammlung vom 22. März 1842 glaubte derselbe die Mittheilung machen zu können, daß die Fürstlich Thurn- und Taxis'sche Postverwaltung durch das Einschreiten der Staatsregierungen endlich genöthigt worden sei, die bis Ende 1841 aufgestellte Berechnung nämlich von ¾ der Tarifsätze für Personen und deren Gepäck-Ueberfracht und von ½ für die Postgüter zu bezahlen, indem die Postverwaltung den Ertrag von 15639 fl. 11 kr. wirklich erstattete und zur Liquidation nur noch 10658 fl. 1 kr. verblieben. Man gab sich damals der Hoffnung hin, daß dieser Gegenstand nun geordnet sei und auch bis nach Ablauf der bis zur definitiven Regulirung bestimmten Frist geordnet bleiben werde. Leider ging diese Hoffnung aber nicht in Erfüllung.

Mit Anfang des Jahres 1842 wurde nämlich der Waarentransport für Kaufmanns- oder Frachtgüter auf der Taunus-Eisenbahn eingerichtet und die Fracht nach Kastel auf 18 kr., nach Wiesbaden auf 22 kr. pro Zentner festgesetzt. Kaum erhielt die Postverwaltung Kenntniß hiervon, als sie auch sogleich die Anforderung stellte, daß diese Frachtansätze auch für die Postgüter Anwendung finden müßten, sich auf den §. 3 der landesherrlichen provisorischen Bestimmungen berufend, worin es heißt:

> „Die Gesellschaft hat für Rechnung der Post den Transport der der letzteren übergebenen Gegenstände auf der Eisenbahn zu besorgen. Die Briefe und Briefpackete bis zu ½ Pfund, so wie alle Dienstpackete und herrschaftliche (städtische) portofreie Sendungen müssen unentgeltlich mitgenommen werden. Für alle anderen Päckereien über ½ Pfund vergütet die Postverwaltung der Taunus-

Digitized by Google

Eisenbahn-Gesellschaft, nach dem Gewicht im Ganzen, die Hälfte der für den Waarentransport auf der Eisenbahn bestimmten Taxe, welche nicht höher als der Posttarif gesetzt werden darf."

Auf dieses Wort Waarentransport glaubte nun die Postverwaltung ihre Ansprüche gründen zu können, und verlangte vom Verwaltungsrath eine Rechnungs-Aufstellung nach diesen Frachtsätzen von 18 kr. resp. 22 kr. oder zu 50 Proz. von 9 kr. und resp. 11 kr. pro Zentner. Der Verwaltungsrath war der Meinung, eine solche Rechnung nicht aufstellen und eine Zahlung nach diesen Grundsätzen nicht annehmen zu können, indem er die Ansicht der Postverwaltung für unrichtig hielt, Post- und Frachtgüter in eine und dieselbe Kategorie zu stellen, da für die einen Porto, für die andern Fracht bezahlt wird. Die landesherrlichen Bestimmungen sagten deutlich, daß die Taxe der Eisenbahn für Postgüter den Posttarif nicht übersteigen dürfe. Diese Taxe war von den Staatsregierungen genehmigt und die Post angewiesen worden, davon die Hälfte nach dem Gesammtgewichte provisorisch zu bezahlen, während die andere Hälfte auf zukünftige Abrechnung zu Lasten der Post getragen werden sollte. Die Postverwaltung aber, indem sie darauf beharrte, die Zahlung für die Beförderung der Postgüter nur nach dem Tarif der Fracht- und Kaufmannsgüter bezahlen zu wollen, gab den erwähnten landesherrlichen Bestimmungen eine Ausdeutung, welche der Verwaltungsrath nicht als richtig oder dem Geiste dieser Bestimmungen entsprechend anzuerkennen vermochte. Indem er nämlich bei den Staatsregierungen um Genehmigung seiner Frachtansätze für Kaufmannsgüter nachsuchte, versäumte er nicht zu bemerken, daß diese Frachtansätze für Postgüter keine Anwendung finden könnten, widrigenfalls er im Interesse der Gesellschaft auf jeden Transport von Kaufmannsgütern verzichten müßte. Derselbe unterließ nicht, die Staatsregierungen in unausgesetzter Kenntniß dieses Sachverhältnisses zu erhalten, sah sich aber endlich genöthigt, da von der Postverwaltung eine Zahlung nach der von ihm aufgestellten Rechnungsweise nicht zu erhalten war, beim Schlusse des Jahres 1842 die Bitte an sämmtliche drei Regierungen gelangen zu lassen, der Eisenbahn-Verwaltung geneigtest gestatten zu wollen,

„die Postgüter mit Beginn des Jahres 1843 nur insofern zu befördern, als die sogleiche Zahlung und zwar nach den bei Erlaß der landesherrlichen provisorischen Bestimmungen genehmigten Tarifansätzen erfolgen würde."

Die Herzoglich Nassauische Landesregierung verfügte hierauf unterm 3. Januar 1843:

„daß für die Postverwaltung kein Grund vorliege, die Bezahlung derjenigen liquiden Beträge, welche sie für den Personentransport und unter der Voraussetzung, daß der neue Frachttarif für den Waarentransport auch auf die Postgüter für anwenbar erklärt werden sollte, für diesen der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft schuldig geworden ist, zu suspendiren, und es ist deshalb die Postverwaltung zur sofortigen Bezahlung angewiesen worden. Der Taunus-Eisen-

Digitized by Google

bahn-Gesellschaft bleibt der Anspruch wegen einer höheren Vergütung für den Transport der Postgüter bis zu dem Zeitpunkte ausdrücklich vorbehalten, wo wegen dieses Gegenstandes, im Einverständniß mit den andern betheiligten Regierungen, eine definitive Verfügung getroffen sein wird."

Die Post, sich hierauf stützend, leistete nun unterm 1. Februar 1843 eine Zahlung von 6025 fl. 55 kr. gegen 9248 fl. 3 kr., welche nach der Rechnungsweise des Verwaltungsraths zu leisten gewesen wäre. Es wurden diese 6025 fl. 55 kr. nur als eine Konto-Zahlung angenommen und eben so bescheinigt, unter Zurückweisung einer jeden Anmuthung, welche gegen die erwähnte aufgestellte Rechnung erhoben werden sollte.

Im Jahre 1843 wurde nun nach Ablauf eines jeden Monats die Rechnung, in Gemäßheit der gegebenen und nicht aufgehobenen landesherrlichen Bestimmungen, aufgestellt und bei der Postbehörde zur Zahlung des Guthabens der Gesellschaft eingereicht. Es erfolgte jedoch keine Zahlung, und der Verwaltungsrath sah sich daher gezwungen, abermals die Vermittelung der Staatsregierungen in Anspruch zu nehmen.

Die verschiedenen Eingaben blieben jedoch längere Zeit ohne Erwiederung; denn als eine Entscheidung dieser Differenzen wollte der Verwaltungsrath das von der Herzogl. Nassauischen Landesregierung unterm 6. Februar 1843 erlassene und das weitere, diese erste Verfügung erläuternde Dekret vom 22. März darauf,

„nach welchem künftig und bis auf weitere Anordnung die einzelnen Monats-Abrechnungen nach dem neuen Waarentransport-Tarif aufgestellt und dabei nur die Ansprüche wegen einer höheren Vergütung vorbehalten bleiben sollten,"

nicht ansehen. Zuerst am 8. Juli 1843 wurde der Verwaltungsrath durch einen Beschluß des Senats der freien Stadt Frankfurt vom 4. nämlichen Monats des Inhalts erfreut:

„daß in Gemäßheit der für das Verhältniß zwischen der Post und der Taunus-Eisenbahn auf Widerruf getroffenen Bestimmungen, für die Ueberfracht der auf der Taunus-Eisenbahn beförderten Postreisenden ¾ der für Gepäck bestehenden Eisenbahntaxe und für andere auf der Eisenbahn beförderte Postgüter, welche nicht gänzlich frei sind, die Hälfte der für Gepäck bestehenden Eisenbahntaxe bis auf Weiteres zu bezahlen sei, ohne daß hierin wegen der Einrichtung eines besonderen Waarentransportes auf der Taunus-Eisenbahn mit einem eigenen Tarife eine Abänderung jener Ansätze Statt zu finden hätte; daß hiernach die zwischen der Post und der Taunus-Eisenbahn noch nicht völlig berichtigten Rechnungen festzustellen und sodann von der Postverwaltung die von dem Senat am 28. Dezember 1841 getroffene Bestimmung einzuhalten sei."

Man glaubte sich nun der Hoffnung hingeben zu dürfen, von Seiten der Post die Ansprüche der Gesellschaft anerkannt und das Guthaben berichtigt zu sehen. Eitle Hoffnung! es erfolgte keine Zahlung und auch keine

Digitized by Google

weitere Entscheidung auf die vom Verwaltungsrath stets erneuerten Gesuche bei den Staatsregierungen. Endlich wurde am 5. September 1843 von dem großen Rathe der freien Stadt Frankfurt nachstehender Beschluß gefaßt:

„Es ist der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung durch die Senats-Kommission in Postsachen zu eröffnen:

daß die am 12. November 1839 zur Regulirung der Verhältnisse der Post zur Eisenbahn auf Widerruf gegebenen Bestimmungen ein Ganzes bilden und die darin für die Post erhaltenen Vergünstigungen nicht von den ihr gleichzeitig auferlegten Verbindlichkeiten zur Zahlung der für sie ermäßigten Taxen getrennt werden können. Würde sich sonach die Postverwaltung nicht zur Ordnung der vorliegenden Differenz, in Gemäßheit des am 4. Juli 1843 ergangenen Senatsbeschlusses, entschließen wollen, so soll die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft vom 1. Oktober d. J. an und bis auf weitere Bestimmung nicht verpflichtet sein, Postgüter und Uebergewicht der Postreisenden auf dem hiesigen Bahnhofe anders als gegen volle Zahlung der für das Uebergewicht der Reisenden auf der Taunus-Eisenbahn bestehenden Taxen anzunehmen.

Es wird jedoch der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft vor wie nach zur Pflicht gemacht, Postgüter mit dem ersten abgehenden Bahnzuge und in den bisher dazu bestimmten Räumen, auch unter unentgeltlicher Begleitung eines Postkondukteurs, gegen volle Zahlung der auf der Taunus-Eisenbahn bestehenden Uebergewichtstaxe, zu befördern."

Dieser Auflage ungeachtet bequemte sich die Postverwaltung immer noch nicht zu einer Zahlung; der erste Oktober erschien, ohne daß die Post die ihr auferlegten Verbindlichkeiten erfüllt hätte, und, in Ausführung und schuldiger Berücksichtigung des erwähnten Senatsbeschlusses, mußte also von diesem Tage an von dem Verwaltungsrathe die Bestimmung getroffen werden, Postgüter und Uebergewicht von Postreisenden auf dem Bahnhofe zu Frankfurt anders nicht als gegen volle Bezahlung der für das Uebergewicht der Reisenden auf der Bahn bestehenden Taxen anzunehmen, dagegen die Postfelleisen, so wie die sie begleitenden Kondukteure, nach wie vor, unentgeltlich zu befördern. Dieser Anordnung wollte sich die Postadministration auch nicht fügen, und sie fand es für besser, jeden Verkehr mit der Eisenbahn auf dem Bahnhofe in Frankfurt abzubrechen. Von da an wurden von der Postverwaltung alle Post- und Passagiergüter, selbst die Postreisenden und Briefselleisen, mittelst Postwagen von Frankfurt nach Höchst gebracht und auf dem dortigen Bahnhofe, auf Herzogl. Nassauischem Gebiete, der Eisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben; eben so wurden die Reisenden und alle Posteffekten ohne Ausnahme, welche mit den Eisenbahnzügen von Wiesbaden, Kastel oder den Zwischenstationen nach Höchst kamen, daselbst von der Postadministration in Empfang genommen und ebenfalls nach Frankfurt per Wagen weiter gefahren. Gegen diese Einrichtung, offenbar in der Absicht

Digitized by Google

getroffen, um die von dem Senate der freien Stadt Frankfurt angeordnete Maaßregel illusorisch zu machen und dieselbe, wenigstens so weit wie nur immer möglich, zu umgehen, machte der Verwaltungsrath abermals bei den Staatsregierungen eine Remonstration. Nur von der Herzogl. Nassauischen Regierung erging darauf unterm 5. November eine Entschließung, dahin gehend:

„daß der Benutzung der Eisenbahn zum Postverkehr nach den darüber im Jahre 1839 ertheilten Bestimmungen ferner kein Hinderniß in den Weg zu legen sei, da die Postverwaltung nach einer von ihr erstatteten Anzeige den liquiden Betrag ihrer Schuld an die Eisenbahn-Gesellschaft zur Zahlung angewiesen habe."

In der That hatte der Verwaltungsrath auch von Seiten der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen General-Postdirektion unterm 13. Oktober ein Schreiben des Inhalts erhalten:

„Daß, nachdem durch Entscheidung des Großherzogl. Hessischen Ministeriums des Innern und der Justiz vom 28. v. M. ausgesprochen worden, daß, in Gemäßheit des §. 3 der vereinbarten höchstlandesherrlichen Bestimmungen über die Regulirung des Verhältnisses der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zur Postanstalt, für den Transport der zahlbaren Postgüter über ½ Pfund Gewicht auf der Eisenbahn die Vergütung von dem Augenblick an mit der Hälfte des Waarentarifs zu berechnen sei, als derselbe in Anwendung gekommen, und daß, nachdem es Seitens des Herzogl. Nassauischen Gouvernements bei der Entschließung belassen worden, wonach die Bezahlung derjenigen Beträge Statt finden soll, welche die Postverwaltung für den Personentransport und unter der Voraussetzung, daß der Frachttarif für den Waarentransport auch auf die Postgüter für anwendbar erklärt werden sollte, für diesen der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft schuldig geworden sei — die Postadministration sich bei diesen, von dem Beschlusse des hohen Senats der freien Stadt Frankfurt vom 4. Juli d. J. abweichenden Entschließungen außer Stande befinde, die von dem Verwaltungsrathe für die Benutzung der Taunus-Eisenbahn zum Postverkehr des Großherzogthums Hessen und des Herzogthums Nassau unter sich und mit Frankfurt, in Anspruch genommene Vergütung nach den ganzen in Aufnehmung gebrachten Beträgen zu leisten, — die Postadministration vielmehr die im Laufe des gegenwärtigen Jahres bei ihr eingegebenen Rechnungen gleich wie pro 1842 den höchstlandesherrlichen Bestimmungen gemäß, habe moderiren und richtig stellen lassen, wonach sich folgende Verminderung der angeforderten Summen ergeben u. s. w."

Wenn nun auch dem Verwaltungsrathe die in diesem Schreiben erwähnte Entscheidung des Großherzogl. Hessischen Ministeriums des Innern und der Justiz nicht zugekommen war, so wie derselbe überhaupt von dieser Behörde auf keine in dieser Angelegenheit oft dringend wiederholten Eingaben

Digitized by Google

irgend eine Entschließung erhalten hatte, so durfte er doch an dem Bestehen der erwähnten Entscheidung nicht zweifeln, und er mußte nach dem, was die Herzogl. Nassauische Regierung bereits eröffnet hatte, zu der Ueberzeugung gelangen, daß über die Differenz mit der Post bei den drei Staatsregierungen selbst eine große Meinungsverschiedenheit bestehe. Ein baldiges günstigeres Anerbieten von der Postadministration stand also nicht zu erwarten, und obgleich der Verwaltungsrath abermals seine auf 5471 fl. 49 kr. für den Monat Januar bis incl. August 1843 berechnete Forderung auf die Summe von 3639 fl. 42½ kr. reduzirt sah, so trug er doch kein Bedenken, die angebotene Zahlung, so wie in dem vorhergegangenen Jahre, unter Vorbehalt aller Rechte, als eine Abschlagszahlung anzunehmen und die erfolgte Zahlung, so wie früher, den Regierungen anzuzeigen.

Der Beschluß des Senats der freien Stadt Frankfurt vom 5. September 1843 wurde nach dieser Anzeige nicht zurückgenommen und konnte auch folgerichtig nach dem einmal ausgesprochenen Grundsatze nicht aufgehoben werden, da die Zahlung keineswegs nach den Bestimmungen des Beschlusses vom 4. Juni geleistet worden war. Für den Verwaltungsrath bestand also auch keine Veranlassung, nachdem sein gutes Recht, der Post gegenüber, wenigstens von einer der drei Staatsregierungen ausdrücklich anerkannt worden, von dem in dem Beschlusse vom 5. September vorgezeichneten Verfahren eigenmächtig abzugehen, und so besteht denn auch noch jetzt die Einrichtung, daß alle Postreisende und alle Postgüter ohne Ausnahme nur von Höchst und resp. bis Höchst befördert werden. — Die Post hat übrigens seitdem die ihr zugefertigten Rechnungen ebenfalls honorirt, jedoch auch bei diesen, nach dem einmal aufgestellten Systeme, die nämliche Reduktion eintreten lassen.

Der zweite Gegenstand betrifft die von Herzogl. Nassauischer Landesregierung angeforderte Besteuerung der Taunus-Eisenbahn.

Die von den drei hohen Staatsregierungen zur Erbauung der Eisenbahn im Juli 1838 ertheilten Konzessionen enthalten, was die Besteuerung anbetrifft, folgenden übereinstimmenden Paragraphen:

> „Die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft soll rücksichtlich ihres Eigenthums und Geschäftsbetriebes innerhalb unseres (Herzogthumes) keiner besonderen Besteuerung, sondern nur der desfalls geltenden allgemein gesetzlichen Besteuerung unterworfen werden, insofern dasselbe von dem Großherzogl. Hessischen Gouvernement und der freien Stadt Frankfurt beobachtet wird."

Bei Ertheilung dieser Konzession bestand für das Herzogthum Nassau eine allgemeine Gewerbesteuer, welche auch für die Taunus-Eisenbahn ihre Anwendung hätte finden können; indessen wurde sie von der Herzogl. Nassauischen Steuerbehörde niemals eingefordert.

Am 23. Juni 1841, also geraume Zeit nach Ertheilung der Konzession zur Erbauung der Taunus-Eisenbahn, erschien für das Herzogthum Nassau ein neues Gewerbesteuer-Gesetz, in welchem auch die Eisenbahnen ihre Paragraphen fanden und, dem Namen nach, mit einer Gewerbesteuer, der Natur

Digitized by Google

der Besteuerungsweise nach, aber mit einer sehr hoch gegriffenen Einkommensteuer belastet wurden. Der Verwaltungsrath glaubte, daß die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft dieser neuen und exceptionellen Steuer, dem Wortlaut des oben angeführten Paragraphen der Herzogl. Nassauischen Konzession zufolge, nicht unterworfen sein könnte. Dennoch erhielt er von der Herzogl. Nassauischen Steuerbehörde die Aufforderung zur Zahlung dieser neuen und besonderen Steuer.

Auf eine an den regierenden Herzog von Nassau gerichtete Vorstellung befahl derselbe die Niederschlagung aller und jeder Steuer nach dem früheren Steueredikt für die Jahre 1839, 40 und 41 zu veranlassen, zugleich aber auch zu verordnen, daß, vom Jahre 1842 an, die nach dem neuen Steuergesetz zu berechnende Besteuerung auch von der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu berechnen sei. Die Herzogl. General-Steuer-Direktion stellte hierauf die Berechnung der Gewerbesteuer für das Jahr 1842, auf den Grund der vom Verwaltungsrath verlangten und von demselben abgegebenen Rechnungs-Extrakte, ohne die hiergegen gerichteten Einwendungen (mit alleiniger Ausnahme der für das Reserve-Konto bestimmten für steuerfrei erklärten Summe) zu berücksichtigen, in Gemäßheit ergangener Ministerial-Entschließung durch Dekret vom 21. Dezember 1842 dahin fest, daß die Steuer der für das Jahr 1841 vertheilten Dividende von dem auf Herzogl. Nassauisches Gebiet fallenden Antheil an derselben 2651 fl. 27 kr. 2 hl. in simplo, folglich für 3¼ simplen Herzogl. Nassauischer Staatssteuern, die Summe von 9280 fl. 6 kr. 1 hl. für das Jahr 1842 betragen sollte, was einer Einkommensteuer von 7¼ Prozent gleichkommt und welchen Steuerbetrag der Verwaltungsrath an die Herzogl. Rezeptur in Wiesbaden unverlängt und zwar binnen 8 Tagen, unter Androhung des Exekutiv-Verfahrens, abzuliefern habe.

Der Verwaltungsrath machte zwar den beiden andern Staatsregierungen von dieser beschwerenden Besteuerung des Geschäftsbetriebes im Herzogthum Nassau die gehörige Anzeige und rief deren Verwendung an, weil ihm, nach seinem Dafürhalten, eine Besteuerung des Geschäftsbetriebes der Gesellschaft, ohne Einvernehmen mit den beiden andern Staatsregierungen, nicht anwendbar erschien. Beide lehnten indessen die Verwendung ab.

Man erachtete es deshalb für zweckmäßig, in wiederholt an den regierenden Herzog von Nassau gerichteten Vorstellungen die Bitte nochmals vorzubringen, in Erwägung der für das Gesuch sprechenden Rücksichten, den Vollzug des neuesten Steuergesetzes, insoweit darin die Eisenbahnen mit einer besonderen Steuer belegt sind, der Gesellschaft gegenüber, zu suspendiren und die Nichtanwendung dieses Gesetzes auf die Taunus-Eisenbahn auszusprechen.

Bis zur General-Versammlung, am 25. März 1844, war hierauf keine Antwort erfolgt; der Verwaltungsrath sah aber der Ertheilung einer günstigen Entscheidung mit Hoffnung und Zuversicht entgegen, indem er glaubte, daß, wenn die Herzogl. Nassauische Regierung in ihrem Rechte zu sein wähnte, doch der Gesichtspunkt volle Rücksicht verdiene, daß jedenfalls die ersten Repräsentanten der Gesellschaft über den Sinn und die mögliche Deu-

Digitized by Google

tung des Steuerediktes von 1822 in einem groben Irrthum wären, und hier, wenn auch die Herzogl. Nassauische Regierung, in gewissenhafter Vollziehung der bestehenden Landesgesetze, vielleicht nur ungern diese Steuer ansetzen und einfordern mußte, für den Landesherrn der Fall vorliege, von seiner Prärogative Gebrauch zu machen und auf dem Wege der Gnade eine Steuer zu erlassen, welche zu erheben nie in der Absicht seines Regierungsvorgängers gelegen zu haben scheine.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Station bei Frankfurt liegt nahe an der Mainlust; die Bahn geht von derselben in gerader Richtung bis Höchst, nördlich dieser Stadt, im Bogen vorüber, darauf in gerader Linie südlich Hattersheim vorbei, bis nördlich von Flörsheim, wo sich wieder ein Bogen befindet, welchem eine gerade Linie folgt, die sich bis zu den Weinbergen bei Hochheim hinzieht. Der Bogen bei Hochheim führt durch die Abhänge der Weinberge, und zwar bis beinahe zur Gemarkung von Kostheim, wo sich wieder eine gerade Linie nördlich dieser letztern Stadt an den scharfen Bogen bei Kastel anschließt. Dieser Bogen führt die Bahn südlich in die Festung Kastel bis in die Station. Auf dem nördlichen Ende Kastels kommt die Bahn aus der Festung heraus und geht in gerader Linie östlich vom Fort Montebello vorüber bis nahe an das Salzbach- oder Mühlenthal, welches sie in zusammenhängenden Kontrebogen und geraden Linien, je nach den Umständen, durchzieht und in der Vorstadt von Wiesbaden endigt, die sich unfern der Frankfurter Chaussee, in der Nähe des Schlößchens und der Allee nach dem Theater und Kursaale, befindet. Diese Lage der Bahnlinie ist sehr glücklich und sorgfältig gewählt; sie berührt alle nur einigermaßen erreichbare Ortschaften zwischen Mainz und Wiesbaden und führt an anderen so nahe vorbei, daß sie deren Bewohnern leichte Zugänge oder bequeme Zweigbahnen gestattet. Außerdem hat sie verhältnißmäßig wenig Erdarbeiten.

Eine kleine Seitenbahn für Pferdetransport führt vom Landgraben südlich von Mosbach nach Bieberich.

Zum Bau einer andern Zweigbahn von Höchst nach dem Bade Soden am Taunus, so wie zur Erbauung eines Kurhauses und den alleinigen Debit des Mineralwassers daselbst hat das Frankfurter Banquierhaus Gebr. Bethmann schon am Ende v. J. von Seiten der Nassauischen Regierung die Konzession erhalten. Die Bahnstrecke, wozu die Hälfte der breiten Landstraße verwendet werden soll, wird unentgeltlich gegeben. Bahn und Betrieb sind auf eine Reihe von Jahren frei von Steuern und sonstigen Lasten. In der Konzession ist der Bahnbetrieb mittelst Pferden bestimmt, diese Kraft dürfte aber durch andere neue Erfindungen ersetzt werden, insofern die Erlaubniß der betreffenden Behörden dazu eingehen wird. Dem Vernehmen nach hat der Bau der Bahn im Herbste 1844 begonnen, und da es im Interesse der Unternehmer liegt, daß die Bahn je eher je lieber befahren wird, so steht zu erwarten, daß dieselbe im Sommer 1845 dem Verkehre eröffnet wird. Man hofft, den Bau mit 100000 fl. vollenden zu können.

Digitized by Google

Die ganze Länge der Bahn beträgt 43400 Metres oder 5,86 geographische Meilen; die Länge von Frankfurt bis Kastel ist 4,11, von da nach Wiesbaden 1,75 Meilen.

Stationen sind: Frankfurt, Höchst, Hattersheim, Flörsheim, Hochheim, Kastel, Wiesbaden, und am Ende der Seitenbahn Bieberich.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Der Kostenaufwand für sämmtliche Terrain-Erwerbungen und sonstige dahin gehörige Entschädigungen berechnet sich nach dem am 12. August 1840 erstatteten Berichte:

a.	Auf Frankfurter Gebiet zu	200000 fl.	
b.	" Großherzogl. Hessischem Gebiet zu .	100000 "	
c.	" Herzogl. Nassauischem Gebiet zu . .	333000 "	
			633000 fl.

d. Die Gesammtkosten für Erbauung der Bahn und ihrer Beiwerke, nämlich*):

1.	für Vorarbeiten, Leitung und Beaufsichtigung des Baues, Geschirr- und Arbeitsgeräthe und sonstige Regiekosten, einschließlich des kontraktlichen Honorars für Herrn Ingenieur Denis		168858 fl. 55 kr.	
2.	für Vermessungskosten		6400 " 47 "	
3.	" Erd- und Planir-Arbeiten .		208865 " 55 "	
4.	" Brücken und Durchlässe .		136093 " — "	
5.	" Stützmauern		21041 " 34 "	
6.	" Grundbau:			
	a. Versteinung d. Bettes der Fahrbahn	fl. kr. 67075 50		
	b. Stein- und Holzunterlagen . . .	203060 10		
			270136 " — "	
7.	für Oberbau:			
	a. Schienen von gewalztem Eisen . .	fl. kr. 592090 45		
	b. Chairs von Gußeisen	140191 48		
	c. Eiserne Nägel, eichene Schließen ꝛc.	24553 44		
	d. Filzunterlagen . .	2661 55		
			759498 " 12 "	
8.	für Befestigung des Planums und Anlage des Eisengestänges . .		44371 " 40 "	
9.	für Ausweichungen und Kreuzungen		13006 " 16 "	

*) Der Voranschlag dieser Arbeiten unter d. war 2,300000 fl.

Digitized by Google

10.	für Chaussee- und Wegeübergänge	16962 fl. 41 kr.
11.	„ Einfriedigung der Bahn, Barrieren und Warnungstafeln . .	35878 „ 7 „
12.	für Drehscheiben	42567 „ 19 „
13.	„ Dienstgebäude und Wächterhütten	318162 „ 8 „
14.	für besondere durch den Einschnitt in den Wall der Festung Kastel und sonstige von dem Festungsgouvernement vorgeschriebene Arbeiten	13225 „ 3 „
15.	für Grenzsteine	1321 „ 55 „
16.	„ Wasser-Reservoirs	7935 „ 2 „
17.	„ unvorhergesehene Arbeiten .	6675 „ 26 „
	Summe	2,071000 fl. — kr.

Davon gehen ab:

		fl. kr.		
a.	die übriggebliebenen Materialien, abzüglich der Transportkosten, im Betrage von	34609 19		
b.	das vorhandene entbehrliche Arbeitsgeschirr und die übrigen Utensilien in dem gegenwärtigen Werthe, excl. des Ameublements der Wartesäle, mit	18300 27		
			52909 „ 46 „	
			Es verbleiben also	2,018090 fl. 14 kr.
c.	für Lokomotive, Wagen u. s. w.			428346 „ 20 „
f.	Verwaltungs-Aufwand			56000 „ — „
			Zusammen	3,135436 fl. 34 kr.

Hierzu waren bis zum Schlusse des Jahres 1843 fernere zu den Anlagekosten gehörige Ausgaben, im Betrage von . . . . . 381888 „ 53 „

getreten, wozu noch jedenfalls eine Summe von . . 72200 „ — „ kommen wird.

Das gesammte Anlagekapital wird daher im Ganzen, nach Berichtigung aller noch zu leistenden Zahlungen . . . . . 3,589524 fl. 27 kr.

oder 2,049618 Thlr.

und die Durchschnittskosten einer Meile . . . . 349760 „ betragen.

Digitized by Google

Es steht jedoch zu erwarten, daß aus Wiederveräußerung und anderweiter Verwendung von Gutsparzellen und Grundeigenthum, was früher beim Bahnbau zu vorübergehender Benutzung acquirirt oder übernommen werden mußte, eine Summe wieder zu erlösen sein wird, welche den verbleibenden wirklichen Aufwand auf den Betrag von ungefähr 3,500000 fl. oder 1,998500 Thlr. zurückführt. Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich alsdann etwa auf 341040 Thlr. stellen.

Das Anlagekapital ist gedeckt durch 12000 Stammaktien à 250 fl. 3,000000 fl.

und durch eine zu 3½ Prozent verzinsliche Anleihe, im Betrage von . . . . . 500000 ;

3,500000 fl.

Die Netto-Bilanz am Ende des Rechnungsjahres 1843 war:

	Debitoren. fl.	kr.		Kreditoren. fl.	kr.
Hauptbahn-Konto	3,517324	27	Kapital-Konto	3,000000	—
Kassa-Konto	2055	40	Anleihe von 300000 fl. mit 1 rückständigen		
Konto für Lokomotive . .	6724	30	Koupon	300005	—
Konto für Personen- und Transportwagen	6038	30	Reserve-Konto	61000	—
Konto für Coaks und Bewegungskräfte	17001	20	Reserve-Konto für Lokomotive und Wagen . .	38496	26
Konto für Knochenöl und Fett	1317	43	Dividende pro 1843 . . .	180000	—
Konto für Werkstätten . .	18850	56	Dividenden-Rückstände v. 1841 und 1842	615	—
Konto für Wagen und Arbeitsgeschirr	1915	6	Zinsen-Rückstände	1982	24
Konto für Baumaterial .	9252	13	Pensionsfonds für die Angestellten	3551	—
Konto für Heizung und Beleuchtung	789	19	Post-Konto	28088	14
Konto für Feuerversicherung	1342	30	Dienst-Kaution	12291	—
Fürstlich Thurn- und Taxis'sche Postverwaltung	28088	14	Herzogl. Nassauische General-Steuerdirektion .	9280	6
Depositen-Konto	3555	9	Verschiedene Kreditoren .	16546	53
Verschiedene Debitoren .	37600	26			
	3,651856	3		3,651856	3

Für die Erdarbeiten wurden, bei einem Normal-Taglohne von 36 kr., folgende Preise bezahlt:

Digitized by Google

Transport mit Schubkarren, incl. Loshacken und Einladen.

Bodenart.	Transportweite. Metres.	pro Kubikmeile. kr.	Bemerkungen.
Sand und leichte Erde.	20 50 75 100	12 14 16 17	Man rechnete hiervon die Hälfte auf Loshacken und Einladen, und die Hälfte auf den Transport; bei der Distanz von 20 Metres oder circa 5° pro Rh. R. von 100 Kubikfuß, also für Loshacken und Einladen 5 Sgr.
Fester Thon oder Kies.	20 50 75 100	16 17 18 19	Wie oben. Die Schachtruthe von 100 Kubikfuß, also etwa 7 Sgr., welche Preise ziemlich mit der Tabelle in §. 6 von Beyse's Beiträge übereinstimmen.

Transport mit 2rädrigen Menschenkarren (Kippkarren).

Sand und leichte Erde.	100 150 200 300 400 500 600	10 11 12 und für jede folgende 50 Metres 1 kr. Zusatz.	Weiter als 600 Metres wurde nie mit diesen Karren transportirt.

Transport mit Schubkarren, incl. Loshacken und Einladen.

Fester Lehm, Thon oder Kies.	100 150 200 300 400 500 600	13 14 15 16 17 18 19 oder 20	Die Schachtruthe von 100 Kubikfuß dieser Bodenart auf 600 Metres oder circa 150 Ruthen kostete folglich zu transportiren 10 Sgr. etwa.

Transport mit 1-, 2- und 3spännigen Pferdekarren.

Sand und leichte Erde	300 400	13 14 und für jede folgende 100 Metres 1 kr. mehr.	Waren weitere Transporte, als z. B. 1000 Metres zu machen, so berechnete man die Preise nach folgender Proportion: Man nahm die Hälfte oder 8 kr. von 16 kr. und zog solche von 22 kr. ab, bleiben 14 kr. Hierauf schloß man: $1000 : 1800 = 14 : \frac{14 \times 1800}{1000} = 25$ circa und dazu obige 8 kr. = 33 kr. auf 1800 Metres Entfernung.
Fester Lehm, Thon und Kies.	300 400 500 600 700 800 900 — 1000	16 17 18 19 20 21 22	

Digitized by Google

War die Nothbahn vorhanden und der Transport wurde durch Menschen auf leichten Transportwagen verrichtet, so kam der Transport pro Kubikmeter auf 1600 Metres Transportweite nur 12 kr. zu stehen.

Auf horizontaler Bahn schoben 3, bei $\frac{1}{100}$ Gefälle nur 2 Mann. Der Transport kommt auf diese Weise bei mehr als 400 Ruthen pro Schachtruthe zu 100 Kubikfuß nur 10 Sgr. zu stehen, wodurch wieder der Beweis geliefert wird, daß permanente Einbaugerüste noch viel geringere Transportpreise verursachen werden. Die Taglöhne für Aufseher

1. Klasse sollen 1 fl. 40 kr.
2. ; ; 1 ; — ;
3. ; ; — ; 48 ;

betragen. Bei den Transportwagen waren mehrere zum Ausladen von beiden Seiten eingerichtet.

d. e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die Steigungen der Taunusbahn sind im Allgemeinen kaum bemerkbar, wozu die Anlage derselben im Thalgelände des Mains und des Salzbaches ein sehr vortheilhaftes Terrain bot; die allergrößte beträgt auf eine kurze Strecke nur $\frac{1}{276}$.

Der Bahnhof zu Frankfurt liegt um etwa 80 Fuß, der zu Wiesbaden um 90 Fuß höher als der zu Kastel; die Zweigbahn nach Bieberich erhebt sich gegen die Hauptbahn um 20 Fuß. Indessen steigt die Bahn nicht ununterbrochen nach beiden Seiten, sondern sie erhebt und senkt sich abwechselnd auf verschiedenen Punkten, was besonders zwischen Frankfurt und Kastel bemerklich wird.

Mit Ausnahme eines Bogens von 175 Ruthen Halbmesser zwischen Kostheim und Kastel und eines ähnlichen bei Einmündung der Biebericher Zweigbahn sind alle Krümmungen sehr flach.

So hat z. B. der nördlich von Höchst liegende 500 Ruthen lange Bogen einen Halbmesser von 575 Ruthen;

der jenseits Flörsheim befindliche, bei 600 Ruthen Länge, einen Radius von 800 Ruthen.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Durch Vertrag vom 26. April 1837 wurde dem Ingenieur Denis der Bau der Bahn in seiner ganzen Ausdehnung, jedoch nur auf ein Bahngeleise, nebst dem Unterbau für ein zweites Geleise übertragen, welche Arbeiten er binnen 3 Jahren zu vollenden hatte.

Von dem Unterbau für das zweite Bahngeleise auf der Strecke zwischen Kastel und Wiesbaden ist aber später wieder abgegangen worden.

Die Auf- und Abträge der Bahn sind nirgend bedeutend. Die bedeutendsten Dämme finden sich bei Höchst, wo ein kurzer Damm durch das Niddathal zieht, der auf der höchsten Stelle nur 25 Fuß hoch ist; bei Hattersheim im Schwarzbachthale, in der Gegend von Höchst und Kostheim,

Digitized by Google

dann eine kleine Strecke bei Flörsheim und im Salzbachthale zwischen Mosbach und Wiesbaden; aber über 25 Fuß hoch ist keine Strecke und alle sind nur kurz. Die bedeutendsten Einschnitte befinden sich unweit des Niddathals, zwischen Frankfurt und Höchst, dann zwischen Hattersheim und Flörsheim und in den Weinbergen der Hochheimer Gemarkung. Hier hat man aber nur so viel Grundstücke angekauft, als durchaus nöthig waren, um die Bahn mit trockenen oder anderen Futtermauern herzustellen. Ein anderer Umstand, welcher dieses Oekonomisiren mit dem Grundeigenthum herbeigeführt hat, ist der bedeutende Werth desselben; es soll häufig für die Quadratruthe 45 Gulden in diesen Weinbergen bezahlt worden sein.

Andere tiefere Einschnitte befinden sich an der Stelle, wo sich die Biebericher Zweigbahn anschließt, und im Salzbachthale, aber auch nur 10 bis 25 Fuß hoch.

Alle übrigen Stellen der Bahn, also etwas mehr als der ganzen Länge, streichen ganz nahe über oder unter der Oberfläche des natürlichen Terrains weg, so daß auf vielen Stellen blos der Oberbau zu machen ist, oder höchstens 2 bis 4 Fuß in das Terrain einzuschneiden oder anzuschütten sind. In dieser Beziehung ist das Terrain für die Kosten der Bahn sehr günstig.

Die Bahn hat 16 größere Brücken und Durchlässe von 96 bis 16 Fuß Oeffnung, und 113 kleinere Durchlässe.

Die schöne Niddabrücke hat 3 große Bogen und eine Fluthbrücke von 6 engeren Bogen. Bei Höchst ist ebenfalls eine Brücke von 2 Bogen für einen Bach und einen Feldweg zugleich.

Ein Mühlenkanal bei Höchst hat eine hölzerne Brücke mit Eisenbolzen erhalten.

Bei Hattersheim hat die Hauptbrücke 2 Bogen, jede von 16 Fuß Oeffnung mit 9 Fuß breiten Widerlagen und 4 Fuß starken Pfeilern.

In dem Salzbachthale, zwischen Mosbach und Wiesbaden, giebt es ebenfalls einige Brücken mit hölzernen Belagen, und einige Brücken sind von Muschelkalkstein festester Art erbaut worden, wozu sich die schönsten Kalksteinbrüche nahe an der Bahnlinie befinden. Einige Sicherungen gegen das Ueberfallen des Wassers aus dem Salzbache und dessen Mühlengerinne sind vorgenommen worden.

Sieht man die schönen Brücken der Taunusbahn von Quadersteinen, mit eleganten Stirn- und Brüstungsmauern, so erscheinen die Brücken anderer Bahnen aus schlechten Ziegeln in einem sehr ungünstigen Lichte. Jedoch findet sich das Material auch nicht allenthalben so schön als im Mainthale, und die Transportkosten sind nirgend so gering.

Die Befestigung des Planums und das Legen des Gestänges sind in Regie ausgeführt.

16 große und 13 kleinere Drehscheiben,
25 Ausweichungen, endlich
6 große eiserne Wasserbehälter mit Pumpwerken, hydraulischen Kranichen,

Digitized by Google

sind in den Maschinenfabriken der Gutenhoffnungshütte bei Oberhausen und der Ludwigshütte bei Biedenkopf (Oberhessen) gefertigt und auf den verschiedenen Bahnhöfen angelegt.

Die Spurweite beträgt 1,5 Metres = 4,78′ rheinisch = 4′ 8½″ engl.

Zum Oberbau hat man doppelte Stuhlschienen (auf beiden Seiten gleiche Form) zum Umlegen angewendet, welche mit hölzernen auf der äußern Seite eingetriebenen Keilen in den Stühlen befestigt sind. Sie sind theils aus England, theils von den Gebrüdern Remy, deren Eisenhütten in Rheinpreußen liegen, geliefert. Ihre Länge beträgt, wie gewöhnlich, 15 Fuß und ihr Gewicht pro Fuß 18 Pfund.

Was das Umlegen dieser sogenannten doppelten Stuhlschienen betrifft, so hat sich dieses nicht als praktisch bewährt, indem nach dem Umlegen die Schienenköpfe in großer Menge absprangen. Man hat dieses dadurch erklärt, daß durch das öftere Ueberfahren die innern Theilchen (Atome) des Eisens sich nach einem gewissen Gesetze (magnetisch) ordneten, nachdem dieses aber geschehen, jede entgegengesetzte Wirkung einen störenden Einfluß übe. Auch ist schon die Ansicht laut geworden, daß ein Befahren der Schienen nach zwei Richtungen dieselbe mehr abnutze als ein Befahren nach einer Richtung, und allerdings kann man bei allen Bahnstrecken eine Magnetisirung der Schienen beobachten, welche in dem magnetischen Meridian liegen und doppelte Geleise haben, also nur nach einer Seite hin befahren werden.

Die Schienenstühle haben in den Einschnitten der Bahn Quaderwürfel, auf den Dämmen aber Querschwellen zur Unterlage, und die letztere Konstruktionsart scheint sich auch hier am besten bewährt zu haben. Sie haben folgendes Gewicht:

die großen auf den Stößen der Schienen .	21½ Pfd.
die kleinen oder Zwischenstühle	18½ ;

Die Querschwellen zu den Bahnhöfen und höheren Dämmen sind 8 Fuß lang, 12 bis 14 Zoll breit und halbrund. Die Keile zum Befestigen der Schienen sind von gutem ausgelaugten Eichenholz. Die Steinblöcke zu den Einschnitten und niedrigen Dämmen haben eine Länge und Breite von 0,60 und eine Dicke von 0,30 Metres; sie wurden zu dem Preise von 2 fl. 42 kr. oder 1 Kronenthaler pro Stück geliefert.

Für das Bohren jedes Steines mit einer Maschine, nämlich 2 genau für den Stuhl passende Löcher, wurden 4 kr., für das Aufnageln des Stuhls 1½ kr. bezahlt.

Die eichenen Pflöcke wurden, ehe man sie in die Löcher eintrieb, getheert, dann wurde unter jeden Stuhl eine in Theer getränkte Filzplatte gelegt; die ausgeschlagenen Stücke für die Nagellöcher legte man ebenfalls unter den Nagelkopf, da wo er die Erhöhung des Stuhls traf. Auf diese Weise schwächte man den Stoß des Eisens auf den Wildenberger Sandstein; auch leiden die Steine, Stühle, Schienen und Wagen nicht so stark, obgleich in dieser Beziehung Querschwellen vorzuziehen sind.

Das Legen der Steine geschah, so wie es Stephenson in England thut, mit einer einfachen Hebelvorrichtung, Kette und Bock. Zwei Mann ram-

Digitized by Google

men den Boden mit dem Steine selbst auf seinem Lager fest, ein Mann schiebt Kies oder Sand unter und ein anderer richtet mit Setzwage und Latte. Zuweilen sind auch nur 3 Mann an jedem Stein beschäftigt; jeder Stein wiegt etwa 600 Pfund.

Das Legen eines Fugensteins, da wo die Schienen zusammenstoßen, kostete 12 kr. und für einen Zwischenstein wurden 6 kr. bezahlt.

Querschwellen zu legen auf den Schienenstößen kostete pro Stück 8 kr., für Zwischenschwellen nur 3 kr. Man sieht, daß auch die Querschwellen weniger Arbeitslohn verursachen, außer daß man 2 Steine für jede Schwelle braucht und jede nur etwa 2 Gulden oder 1 Kronenthaler kostet.

Die Wege- und Chaussee-Uebergänge sind oberhalb der Schienen mittelst Doppelstühlen und Schienen bewirkt. Es sind 4 Chaussee-Uebergänge und nur wenige Wege-Uebergänge vorhanden, weil die Bahn mit vielen Wegen parallel läuft.

Die Brücken über die Festungsgräben in Kastel sind aus Holz gebaut und haben nur niedrige steinerne Sockel, worauf die hölzernen Brücken stehen, damit sie bei einer Belagerung leicht zerstört werden können.

g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

Die Gesellschaft befand sich am Schlusse des Jahres 1844 im Besitze von 11 Lokomotiven, von denen 9 in der Fabrik von Robert Stephenson in Newcastle, 2 dagegen von Robert Sharp in Mancheſter gefertigt waren.

Diese Maschinen machten in den einzelnen Jahren folgende Fahrten und legten dabei den in nachstehender Zusammenstellung angegebenen Weg zurück.

	1841.		1842.		1843.	
	Fahrten.	Wegstunden.	Fahrten.	Wegstunden.	Fahrten.	Wegstunden.
Blitz	549	2654	487	2864	366	1606
Pfeil	500	4098	346	3234	57	298
Adler	530	3906	402	3632	219	2048
Wiesbaden	509	4398	536	2716	398	1817
Stephenson	728	4118	648	3094	484	4482
Gutenberg	277	1438	522	3796	465	3470
Frankfurt	574	4858	739	4737	667	5605
Mainz	772	5598	464	3873	719	6415
Rhein	535	3026	190	984	254	1166
Main	314	2440	473	4534	561	5245
Taunus	13	150	398	3680	582	5446
Summe	5301	36684	5205	37144	4772	37598

Die Periode, worin die größeren Reparaturen an den Maschinen vorzukommen pflegen, ist nun für die Bahn eingetreten. Dieses gilt namentlich von den kupfernen Feuerkasten, von den Heizröhren und den Rädern

Digitized by Google

der Lokomotive. Von den Maschinenfabrikanten waren die kupfernen Feuerkasten, wahrscheinlich um Material zu ersparen, zu schwach konstruirt worden. Hier war man zeitig darauf bedacht, diesem Uebelstande durch eine vermehrte Einziehung von kupfernen Bolzen in die Feuerkasten zu begegnen; indessen konnte dadurch der ursprüngliche Fehler nicht ganz beseitigt werden.

Als zweckmäßig stellte sich heraus, daß den kupfernen Platten der Feuerkasten nicht unter ¼ Zoll, und der Platte, durch welche die Röhren gehen, nicht unter ⅜ Zoll Stärke zu geben sei, daß ferner die kupfernen Bolzen, welche die Wandungen zusammenhalten, nicht weiter als 4 bis 4¼ Zoll (engl. Maaß) von einander zu entfernen seien.

Zur Verhütung von Feuersgefahr sind an sämmtlichen Lokomotiven die Aschenkasten verbessert worden. Auch wurden sämmtliche, durch die Erfahrung anderwärts erprobte Apparate in den Schornsteinen, um das Funkensprühen aus denselben zu verhindern, versucht, um überhaupt zu einer Konstruktion zu gelangen, welche allen Anforderungen entspricht.

In Vergleich zu andern Bahnen, welche sich eines ähnlichen Verkehrs erfreuen, hat die Bahn nur wenig Maschinen; überdies mangelt den meisten vorhandenen Maschinen die nöthige Stärke für die Schwere der Züge, wodurch namentlich an den Tagen, wo ein großer Verkehr herrscht, mehrere Maschinen über den gewöhnlichen Bedarf angeheizt werden müssen, um nicht in Verlegenheit zu gerathen. Bei den jetzt häufiger an den ältern Lokomotiven vorkommenden Reparaturen mußte unter diesen Umständen die Anschaffung einer Lokomotive von angemessener Zugkraft nöthig erscheinen, deren Bestellung denn auch bei dem Etablissement Cockerill in Seraing erfolgt ist.

Das Transport-Material bestand am Schlusse des Jahres 1843 aus:

99	Stück	Personenwagen,
9	"	gedeckten Transportwagen,
24	"	Transportwagen verschiedener Art für Chaisen, Güter, Vieh ꝛc.
zusammen 142		Wagen,

wovon der größere Theil in der rühmlichst bekannten Chaisenfabrik des Herrn Karl Borgnis in Höchst gebaut worden ist, und die sich sowohl durch ganz vorzügliche Arbeit als auch durch billige Preise empfehlen.

Der kleinere Theil der Wagen ist von verschiedenen Lieferanten, und zwar von Seiffert u. Comp. in Bockenheim, von Theodor Harig, so wie von Gastell u. Bardellé in Mainz, von P. Pauwels u. Comp. in Aachen und aus den Werkstätten der Gesellschaft. Sämmtliche Wagen sind gut und solid gebaut und fahren sich leicht und bequem.

Da die Wagen erster Klasse (sogenannte Berliner), welche auswendig mit großen Holztafeln verkleidet waren, durch die Hitze im Jahre 1842 so stark gesprungen waren, daß eine Reparatur der Wagen sich als gänzlich unthunlich herausstellte, so wurde die äußere Bekleidung durch Blechplatten umgeändert und zugleich die Kasten dieser Wagen um 8 Zoll niedriger gesetzt.

Digitized by Google

Die Wagen vierter Klasse sind mit Mänteln, zum Schutze der Passagiere bei schlechtem Wetter, versehen; eben so haben die Koupé's der Wagen dritter Klasse Rückenpolster.

Bei der Anlage der Bahn wurden die Anschaffungen für die Einrichtung einer mechanischen Werkstätte zu Kastel auf das Nothwendigste beschränkt; durch die Vermehrung der Reparaturen, in Folge des längern Gebrauchs der fast gleichzeitig neu angeschafften Lokomotive, Wagen, Drehscheiben, Ausweichungen, Pumpen-Apparate u. s. w., wurde die Vergrößerung dieser Lokalien jedoch dringend geboten. Diesem Bedürfniß ist durch die Erbauung einer neuen Werkstätte im untern Bahnhofe zu Kastel abgeholfen worden. Gleichzeitig wurde ein Magazinlokal zur Aufbewahrung der Materialien für die Werkstätten und zum Bahnbetriebe mit erbaut, weil die von dem Bahnbau übrig gebliebenen hölzernen Bauhütten, welche als Magazine nur nothdürftig gedient hatten, im Laufe der Zeit verfault waren, auch deren Beseitigung, ihres mißfälligen Aeußern wegen, von Seiten der Genie-Direktion, weil sie auf Festungsterrain standen, angeordnet war.

Durch die von den betreffenden Regierungen erlassenen polizeilichen Vorschriften ist für den Schutz der Bahn und für die Sicherheit des Bahnbetriebes gesorgt.

Zu erwähnen wäre hier noch, daß auf Veranlassung des Verwaltungsraths eine Pensions- und Wittwenkasse für die Angestellten ins Leben gerufen ist. Die regelmäßigen Beiträge der Mitglieder werden mit 2 kr. vom Gulden oder 3⅓ Prozent der Gehaltsbezüge erhoben und betragen monatlich 165 fl. 57 kr., eine Summe, die nicht hoch ist, wenn man die mannichfaltigen Belastungen und Verpflichtungen berücksichtigt, welche diese Kasse erfüllen soll. Bis jetzt sind dazu seit zwei Jahren von der Gesellschaft jedesmal 1500 fl. bewilligt worden.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Wir übergehen die früheren Jahre, in welchen die Bahn nur theilweise dem Betriebe eröffnet war, und geben im Nachstehenden die Resultate der Jahre 1841, 1842, 1843 und 1844.

Im Jahre 1841 betrug die Gesammteinnahme, exkl. der Leistungen für Rechnung der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Post, 416968 fl. 6 kr.

In den Jahren 1842, 1843 und 1844 vertheilten sich diese Einnahmen auf die einzelnen Monate, wie folgt:

Digitized by Google

Monat.	1842. fl.	kr.	1843. fl.	kr.	1844. fl.	kr.
Januar	12659	32	15925	26	14535	2
Februar	15550	16	18425	4	17370	9
März	27428	12	20123	34	26912	57
April	33001	15	35455	41	35978	17
Mai	42500	28	33499	37	36117	12
Juni	46533	34	42893	42	48008	8
Juli	63827	52	58077	29	59487	33
August	62552	19	63629	7	62236	20
September	68504	44	64052	47	60038	42
Oktober	41322	22	31120	14	32936	28
November	21817	14	21503	31	21053	20
Dezember	17857	35	18834	27	16596	18
Zusammen	453555	23	423540	39	431270	26

Zu diesen Einnahmen vom Bahnbetriebe, im Betrage von

	1841. fl.	kr.	1842. fl.	kr.	1843. fl.	kr.
	416968	6	453555	23	423540	39
traten noch hinzu:						
a. Zahlung von der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postadministration	8713	8	6289	53	4910	—
b. Agio-Konto, so wie Ertrag aus Kreszenzen	12	—	349	—	1195	27
c. Ertrag aus verpachteten Grundstücken	—	—	—	—	898	31
d. Ertrag aus vermietheten Lokalitäten	—	—	—	—	218	45
Zusammen	425693	14	460194	16	430763	22
Hierzu treten noch pro 1843 aus dem Reserve-Konto für Wagen und Lokomotive, der den Anschaffungskosten entsprechende Betrag entnommen ist, mit					5804	—
Zusammen					436567	22

Digitized by Google

Die angeführten Gesammteinnahmen vertheilten sich auf die einzelnen Stationen, wie folgt:

	1841. fl.	kr.	1842. fl.	kr.	1843. fl.	kr.
Frankfurt	156523	9	170924	51	154610	14
Höchst	21086	47	20548	19	19390	13
Hattersheim	6267	14	6280	28	6060	15
Flörsheim	5938	32	5736	26	5428	57
Hochheim	5399	30	5732	5	6010	33
Kastel	134038	—	143810	19	128168	27
Bieberich	10938	19	17487	33	25484	15
Wiesbaden	85501	43	83035	22	78387	45
Zusammen	425693	14	453555	23	423540	39

Die Betriebsausgaben waren dagegen:

Gegenstand.	1841. fl.	kr.	1842. fl.	kr.	1843. fl.	kr.
1. Lokomotiv-Reparaturen	9186	18	6941	51	16631	36
2. Wagen-Reparaturen	4487	29	6579	58		
3. für Coaks	52875	28	52185	5	52520	49
4. = Fett und Oel	2415	44	2742	11	3116	2
5. = die Werkstätten, Arbeitslohn, Materialverbrauch ꝛc.	16810	52	18379	18	18347	36
6. = Besoldungen und Gratifikationen	83429	44	82709	29	87637	20
7. = Steuern und Miethen	826	15	1169	38	10133	37
8. = Unterhaltung der Stationsgebäude ꝛc.	2983	53	7263	9	7410	24
9. = Bureaukosten	4769	22	5598	49	4075	59
10. = Bekleidung	2531	54	4407	42	2275	7
11. = Arbeitsgeschirr und Arbeitswagen	557	42	6750	3	452	58
12. = Reisekosten	1956	20	—	—	—	—
13. = Baumaterial an Schließen und Chairs	—	—	5390	28	488	13
14. = Bahnunterhaltung, und zwar:						
a. Signal-Einrichtung					1784	26
b. Arbeitslohn, Rektifiziren, Fuhrlohn von Material	27400	33	18319	51	9050	31
c. Verwendung von Baumaterial					1178	36
15. für diverse Ausgaben an Druckkosten, Bankprovision, Rechtskonsultationen, Prozeßkosten	4951	—	4284	12	3388	32
16. = Heizung und Beleuchtung, nach Abzug der Vorräthe	3454	19	3877	13	2721	17
17. = Unterhaltung der Mobilien	383	41	1055	22	614	17
Latus	219020	34	227654	19	221827	20

Digitized by Google

Gegenstand.	1841. fl.	kr.	1842. fl.	kr.	1843. fl.	kr.
Transport	219020	34	227654	19	221827	20
18. für Zinsen nach dem Hauptzinsen-Konto pro Saldo	1562	32	6453	36	9785	36
19. = Feuerversicherung	55	47	606	55	702	41
20. auf Grundeigenthum für Kulturkosten, Sämereien ꝛc.	151	57	1991	35	1176	16
Summe sämmtlicher Ausgaben	220790	50	236706	25	233491	53
Die Gesammteinnahmen betrugen	425693	14	460194	16	436567	22
Verblieb somit die Summe von	205201	24	223487	51	203075	29
Hiervon ging jedoch pro 1842 der von der Nassauischen General-Steuer-Direktion erhobene Steuerbetrag ab von	—	—	9280	6	—	—
blieben	205201	24	214207	45	203075	29
Dieser Netto-Ertrag vertheilte sich auf						
1. Tantième für den Direktor . . .	1500	—	1500	—	1500	—
2. Geschenk an Pensions- und Wittwenkasse	—	—	1500	—	1500	—
3. Dividende à 15 fl. auf jede der drei Kategorieen A, B, C, macht auf 12000 Aktien	180000	—	180000	—	180000	—
4. Uebertragung auf das Kapital-Reserve-Konto	15000	—	16000	—	10000	—
5. Uebertragung auf das Maschinen- und Transportmittel-Konto . . .	8402	24	15207	45	10075	29
Vergleicht sich mit obiger Summe von	205201	24	214207	45	203075	29
In Prozenten ausgedrückt, betrugen die Ausgaben von der Brutto-Einnahme . . .	51,83		51,44		53,30	
Das Kapital-Reserve-Konto war . . .	35000	—	51000	—	61000	—
Das Transportmittel-Konto war . . .	19003	36	34211	21	38496	26
Zusammen	54003	36	85211	21	99496	26

Die Betriebskosten, wenn sie auch bedeutend erscheinen mögen, sind eine Folge der großen Entwickelung, deren das Institut der Taunus-Eisenbahn sich zu erfreuen hat. Bei Eisenbahnen, wo der Personenverkehr in erster Linie steht und Güter- und Viehtransport nur als nutzbringende Nebentheile des Geschäfts behandelt werden, müssen ganz andere Rücksichten und Grundsätze den Dienst und dessen Erfordernisse regeln, als da, wo der Verkehr von Frachtgütern, Landesprodukten und Schlachtvieh die erste Stelle einnimmt.

Digitized by Google

Müssen beide Theile mit gleicher Umsicht und gleichem Eifer überwacht und geleitet werden, so fallen für den letzteren Theil des Betriebes eine Menge von Kosten und Anordnungen weg, welche da, wo der Personenverkehr in erster Linie steht, auf jede nur mögliche Weise berücksichtigt werden müssen. Dieses findet namentlich bei der Taunus-Eisenbahn Statt, wo die außerordentliche Frequenz, das einfache Fahrgeleise, so wie die örtlichen, mitunter sehr belästigenden Verhältnisse, in denen sich der Bahnbetrieb bewegt, Anschaffungen, Anforderungen und Ausgaben erzeugen, welche auf andern Bahnen gar nicht vorkommen oder wenig in Betracht gezogen werden.

An Brennmaterial wurden im Jahre 1841 (inkl. 4500 Ztr. Coaks zum Anheizen der Reserve-Maschinen) 48202 Ztr. Coaks verbraucht, was für die einzelne Fahrt auf die ganze Bahnlänge 11 Ztr., auf die Wegstunde 1 Ztr. 10 Pfd. und auf jeden beförderten Reisenden 6¼ Pfd. Coaks beträgt. Im Allgemeinen kann man annehmen, daß, einschließlich der Konsumtion der geheizten Reserve-Maschinen, durchschnittlich 45 Pfd. Ruhrcoaks pro engl. Meile durchlaufenen Raumes verbraucht wurden. Bei einzelnen Maschinen war jedoch die Konsumtion auf 39 Pfund pro engl. Meile durchlaufenen Raumes durch die getroffenen Einrichtungen herabgedrückt worden.

Im Jahre 1842 war der Verbrauch an Brennmaterial (inkl. des Holzes zum Anheizen der Maschinen) 43507 Ztr. Coaks, was für die einzelne Fahrt auf die ganze Bahnlänge 11,7 Ztr., auf die Wegstunde 1 Ztr. 17 Pfd. und auf jeden beförderten Reisenden 5½ Pfund Coaks ausmachte.

Im Jahre 1843 wurden zum Heizen der Maschinen (inkl. zweier Reserve-Maschinen) — außer dem Holz zum Anheizen derselben — 45200 Ztr. Coaks verbraucht, was für die einzelne Fahrt auf die ganze Bahnlänge 12,1 Ztr., auf die Wegstunde 1 Ztr. 23 Pfd. und auf jeden einzelnen beförderten Reisenden 6,1 Pfd. Coaks betrug.

Bedeutende Unfälle an Lokomotiven kamen im Jahre 1841 nicht vor. Der Bruch einer Triebachse und das Springen der innern Radkränze an mehreren Triebrädern wurde rechtzeitig entdeckt und dadurch größeren Beschädigungen vorgebeugt. Die Personenwagen sowohl als auch die Transportwagen hielten sich im Allgemeinen gut, nur mußten sowohl die Trag- als auch die Stoßfedern, namentlich an den Transportwagen, durch Vermehrung der Stahlblätter verstärkt werden. Die meisten der vorhandenen verschiedenartigen Transportwagen wurden dergestalt eingerichtet, daß auf denselben sowohl Chaisen als auch Güter und Vieh fortgebracht werden können.

Drei Wagen zu dem Transport von Vieh wurden zur Abhülfe des dringendsten Bedürfnisses an solchen Wagen angeschafft. An mehreren Rädern sprangen Radkränze, was jedoch glücklicherweise vor Ablösung des äußern Kranzes entdeckt wurde.

Die Unterhaltung der Bahn nahm in dem erwähnten Zeitraume eine Summe von . . . . . 27400 fl. 33 kr.
in Anspruch, und zwar:

a. Außerordentliche Ausgaben:

1. die Kosten der Fluthbrücke in Niederwalde mit . 2372 ; 30 ;

Digitized by Google

2. die Erweiterung und Herstellung der Brücke No. 5 . . . . . 1403 fl. 48 kr.
3. die Kosten im Lettenberge zu Hochheim . . . 3088 ; 53 ;

b. Ordentliche Ausgaben für Arbeitslohn, Kies, Fuhrlohn ꝛc. . . . . 17398 ; 7 ;

Hierzu den Inventarien entnommene Schienen, Chairs, Schwellen ꝛc. . . . . 3137 ; 15 ;

Die Bahn befand sich im Allgemeinen in einem guten Zustande und es wurde die größte Sorgfalt auf die genaue Lage des Bahngestänges verwendet. Außer mehreren Rutschungen der Bahn in der Gemarkung Hochheim fand noch an drei verschiedenen Stellen ein Weichen der Bahn daselbst Statt. Durch die ergriffenen Maaßregeln ist ein Unterbrechen der Fahrten verhindert worden. Der durch unterirdische Wasser durchweichte und in schlammigen Zustand versetzte Bahnkörper wurde durch 20 bis 30 Fuß unter den Schienen liegende Sickerkanäle entwässert. Der Anlage dieser Sickerkanäle standen um so größere Hindernisse entgegen, als dieselben mittelst Schachte und unterirdischer Stollen größtentheils ausgeführt werden mußten und die Mineurs auf einer Tiefe von 20 bis 30 Fuß unter der Bahn in einem morastigen Boden arbeiteten, während die Bahnzüge über die Arbeitsorte hinweggingen. Die schwierigsten Arbeiten wurden glücklich ausgeführt und hatten den beabsichtigten Erfolg, die Bahn trocken zu legen.

Während des Jahres 1842 erhielten die Maschinen, mit Ausnahme des Brechens einer Vorderachse an der Lokomotive Wiesbaden, keine größeren Beschädigungen; sie waren sämmtlich in einem dienstfähigen Zustande, und es wurde namentlich auf die Reinlichkeit und das gefällige Aeußere derselben fortwährend gehalten, was zwar einigen Kostenaufwand verursachte, aber auch den Maschinenführern das von ihnen gehandhabte Werkzeug werther machte.

Die Unterhaltung der Bahn erforderte im Ganzen eine Summe von 18319 fl. 51 kr.

Diese vertheilte sich auf

a. Außerordentliche Ausgaben:

1. Arbeiten und für eine Kanal-Anlegung in den Weinbergen bei Hochheim . . . . . 3797 ; 16 ;
2. Unterbau der Brücken in Kastel, auf Befehl des Festungs-Gouvernements, wegen Tieferlegung des Festungsgrabens, und zwar:
   a. für Erdarbeiten und Wasserschöpfen . . . . . 980 fl. 31 kr.
   b. Zimmermanns-Arbeiten . . 504 ; 30 ;
   c. Maurer- und Steinhauer-Arbeiten . . . . . 1228 ; 18 ;

   2713 ; 19 ;
3. Heckenzäune um die Bahnhöfe . . . . . 498 ; 22 ;
4. Abzugskanäle in Kastel . . . . . 726 ; 20 ;

Digitized by Google

Obgleich diese Ausgaben eigentliche Bau-Ergänzungs-Arbeiten betreffen, so war der Verwaltungsrath doch der Meinung, da sie den wirklichen Werth des Bahneigenthums nicht erhöhen, solche dem Betrieb anzurechnen.

b. Ordentliche Ausgaben für Arbeitslohn, Kies, Fuhrlohn, Rektifikationen ꝛc. . . . . 10584 fl. 34 kr.

Zu dem letzten Posten sind noch die dem Bau-Material entnommenen und dort berechneten 1390 fl. 28 kr. zuzurechnen, wodurch die ordentlichen Ausgaben für den Bahn-Unterhalt sich auf 19710 fl. 39 kr. stellen.

Die Unterhaltung des Bahngestänges und des Dammkörpers nebst Böschungen geschah mit der größten Sorgfalt, wodurch die Bahn sich fortwährend in einem guten Zustande befand. In der Gemarkung Hochheim zeigten sich abermals an mehreren Stellen gefährliche Rutschungen an dem Bahnkörper, wo sie früher noch nicht vorgekommen waren. Die dagegen ausgeführten Sicherheitsbauten haben weiteren Beschädigungen Einhalt gethan. Diejenigen Stellen, welche in der Gemarkung Hochheim im Laufe des Jahres 1841 gegen das Rutschen gesichert worden waren, hielten sich gut.

Wie schon unter g. Betriebseinrichtungen erwähnt worden ist, so trat während des Jahres 1843 die Periode für die größeren Reparaturen an den Maschinen ein, und da auf die Anfertigung einer entsprechenden Anzahl von Ersatzstücken für diejenigen Theile, welche erfahrungsgemäß dem Bruche oder der Beschädigung am meisten ausgesetzt sind, Bedacht genommen wurde, so mußte sich, abgesehen von den an den Maschinen angebrachten Verbesserungen, nothwendig der Reparaturaufwand steigern. Eben so läßt sich daraus die Folgerung ziehen, daß die nothdürftigen Werkstätten und Magazin-Lokalien einer Erweiterung bedurften. Mit Ausnahme der Maschine Pfeil, welche, Behufs einer Hauptreparatur an dem kupfernen Feuerkasten, Erneuerung der Heizröhren und der Rauchkammer, in der Maschinen-Werkstätte sich befand, waren am Schlusse des Jahres 1843 sämmtliche Maschinen in dienstfähigem Stande.

An den Personenwagen kam das Losewerden der Speichen in der Nabe sehr häufig vor und waren alsdann die Räder nicht mehr zu gebrauchen. Dieser Umstand, verbunden mit dem Abschleifen der Radkränze in den vielen vorhandenen Kurven, bildete einen Hauptposten der Ausgaben bei den Wagen. Sämmtliche Wagen waren am Ende des Jahres 1843 in einem guten Zustande.

Auf die gute Instandhaltung des Bahnkörpers und auf die genaue Lage der Bahn wurde unausgesetzt die größte Aufmerksamkeit verwendet. Die dem Rutschen unterworfen gewesenen Stellen des Bahnkörpers in den Hochheimer Weinbergen blieben nach den daselbst gemachten Sicherheitsbauten ruhig. Auf sämmtlichen Bahnböschungen wurde der Gras- und Kleewuchs

Digitized by Google

auf das sorgfältigste kultivirt; auch wurden die der Gesellschaft gehörigen, neben der Bahn liegenden Parzellen, welche sich zur Verpachtung nicht eignen, nach Maaßgabe ihrer Bodenart und Lage, als Wiesen oder Weidenpflanzungen benutzt. Der Ertrag der Pachtungen aus der Graserzeugung steigerte sich gegen die früheren Jahre bedeutend.

i. Fahrordnung, Tarif.

Im Sommer werden täglich sechs und im Winter vier bis fünf durchlaufende Fahrten in jeder Richtung gemacht; die Fahrzeit beträgt zwischen Frankfurt und Kastel 1 Stunde, und bis Wiesbaden 1 Stunde 30 Minuten. Außerdem finden noch Lokalfahrten zwischen Kastel und Wiesbaden und zwischen Frankfurt und Höchst Statt.

Digitized by Google

Tarif
für den Personen-Transport
in Gulden und Kreuzern.

Für eine Person	nach Frankfurt.								nach Höchst.								nach Kastel (Mainz).								nach Bieberich.								nach Wiesbaden.							
	Wagenklasse.								Wagenklasse.								Wagenklasse.								Wagenklasse.								Wagenklasse.							
	1.		11.		111.		IV.		1.		11.		111.		IV.		1.		11.		111.		IV.		1.		11.		111.		IV.		1.		11.		111.		IV.	
von																																								
Frankfurt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	—	24	—	18	—	12	2	6	1	27	1	—	—	42	2	30	1	45	1	12	—	48	2	42	1	48	1	15	—	51
Höchst	—	36	—	24	—	18	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	1	30	1	3	—	42	—	30	1	54	1	21	—	51	—	36	2	6	1	27	—	57	—	42
Hattersheim	1	—	—	40	—	27	—	18	—	24	—	16	—	9	—	6	1	9	—	48	—	33	—	24	1	30	1	3	—	42	—	30	1	42	1	12	—	48	—	33
Flörsheim	1	24	1	—	—	39	—	27	—	48	—	36	—	21	—	15	—	42	—	30	—	21	—	15	1	6	—	45	—	30	—	24	1	15	—	54	—	36	—	27
Hochheim	1	45	1	15	—	48	—	33	1	9	—	51	—	30	—	21	—	21	—	15	—	12	—	9	—	42	—	30	—	21	—	15	—	54	—	39	—	27	—	18
Kastel (Mainz) . . .	2	6	1	27	1	—	—	42	1	30	1	3	—	42	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	9	—	6	—	36	—	24	—	18	—	12
Bieberich	2	30	1	45	1	12	—	48	1	54	1	21	—	51	—	36	—	—	—	12	—	9	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	9	—	6
Wiesbaden	2	42	1	48	1	15	—	51	2	6	1	27	—	57	—	42	—	36	—	24	—	18	—	12	—	—	—	12	—	9	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Bemerkungen.

Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte.

Billets sind spätestens eine Viertelstunde vor Abgang des Wagenzuges zu lösen.

Reisegepäck, welches mit dem Namen des Reisenden und des Bestimmungsortes versehen sein muß, ist bis zu 40 Pfund frei; das Uebergewicht wird nach dem hier folgenden Tarife bezahlt.

Die Effekten, wofür Empfangscheine ertheilt werden, müssen spätestens eine halbe Stunde vor den Abfahrten in den Bahnhof abgeliefert sein, widrigenfalls sie erst mit dem nächsten Zuge befördert werden können.

Die Zahlungen geschehen in kurrenten Silbersorten.

Ueberfracht-Geld-Tarif.

Zwischen	Höchst. fl.	kr.	Hattersheim. fl.	kr.	Kastel. fl.	kr.	Biebrich oder Wiesbaden. fl.	kr.
Frankfurt und								
für 1 bis 10 Pfund	—	3	—	6	—	12	—	15
" 11 " 20 "	—	5	—	10	—	20	—	25
" 21 " 30 "	—	7	—	14	—	28	—	35
" 31 " 40 "	—	9	—	18	—	36	—	45
" 41 " 50 "	—	12	—	24	—	48	1	—
" 51 " 60 "	—	14	—	28	—	56	1	10
" 61 " 70 "	—	16	—	32	1	4	1	20
" 71 " 80 "	—	18	—	36	1	12	1	30
" 81 " 90 "	—	21	—	42	1	24	1	45
" 91 " 100 "	—	24	—	48	1	36	2	—
Höchst und								
für 1 bis 10 Pfund	—	—	—	3	—	9	—	12
" 11 " 20 "	—	—	—	5	—	15	—	20
" 21 " 30 "	—	—	—	7	—	21	—	28
" 31 " 40 "	—	—	—	9	—	27	—	36
" 41 " 50 "	—	—	—	12	—	36	—	48
" 51 " 60 "	—	—	—	14	—	42	—	56
" 61 " 70 "	—	—	—	16	—	48	1	4
" 71 " 80 "	—	—	—	18	—	54	1	12
" 81 " 90 "	—	—	—	21	1	3	1	24
" 91 " 100 "	—	—	—	24	1	12	1	36
Hattersheim und								
für 1 bis 10 Pfund	—	3	—	—	—	6	—	9
" 11 " 20 "	—	5	—	—	—	10	—	15
" 21 " 30 "	—	7	—	—	—	14	—	21
" 31 " 40 "	—	9	—	—	—	18	—	27
" 41 " 50 "	—	12	—	—	—	24	—	36
" 51 " 60 "	—	14	—	—	—	28	—	42
" 61 " 70 "	—	16	—	—	—	32	—	48
" 71 " 80 "	—	18	—	—	—	36	—	54
" 81 " 90 "	—	21	—	—	—	42	1	3
" 91 " 100 "	—	24	—	—	—	48	1	12

Digitized by Google

Zwischen	Höchst.		Hatters-heim.		Kastel.		Biebrich oder Wies-baden.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Kastel (Mainz) und für 1 bis 10 Pfund	—	9	—	6	—	—	—	3
" 11 " 20 "	—	15	—	10	—	—	—	5
" 21 " 30 "	—	21	—	14	—	—	—	7
" 31 " 40 "	—	27	—	18	—	—	—	9
" 41 " 50 "	—	36	—	24	—	—	—	12
" 51 " 60 "	—	42	—	28	—	—	—	14
" 61 " 70 "	—	48	—	32	—	—	—	16
" 71 " 80 "	—	54	—	36	—	—	—	18
" 81 " 90 "	1	3	—	42	—	—	—	21
" 91 " 100 "	1	12	—	48	—	—	—	24

Tarif für den Transport von Equipagen ꝛc.

Von Frankfurt nach	Kastel.		Biebrich oder Wies-baden.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Berlinen und Koupé's	8	15	9	12
Bepackte viersitzige Kaleschen	6	12	7	—
Jedes andere leichte Fuhrwerk	5	30	6	—

Von Kastel nach Wiesbaden 2 fl. 20 kr., 2 fl. und 1 fl. 45 kr. die verschiedenen Wagen.

Die Reisenden, welche während der Fahrt von ihren Wagen Gebrauch machen wollen, zahlen die Tarifpreise der II. Wagenklasse; die Dienerschaft, welche auf den äußern Sitzen der Reisewagen ihre Plätze einnimmt, ist frei.

Tarif für den Transport von Schlachtvieh und Wildpret.

Von Frankfurt nach: und in entgegengesetzter Richtung.	Kastel.		Biebrich oder Wies-baden.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
1 ganzer Transportwagen (für 6 Ochsen oder 24 Schweine)	8	—	9	—
1 Stück Rindvieh	1	—	1	20
1 Schwein	—	30	—	36
1 Kalb	—	20	—	24
1 Schaaf	—	15	—	18
1 Stück Wildpret, Hirsch, Reh ꝛc.	—	30	—	36

1 Hund 3 kr. und 1 Traglast für 1 Person 1 kr. die Stunde Weges.

Digitized by Google

Fracht-Tarif

für Güter, Geldsendungen und Gegenstände mit Werthangabe,

pro Zentner in Kreuzern.

(A bedeutet trockenes Gut, B nasses Gut.)

Von	nach Frankfurt.		nach Höchst.		nach Hattersheim.		nach Flörsheim.		nach Hochheim.		nach Kastel.		nach Biebrich.		nach Wiesbaden.	
	A.	B.	A.	B.	A.	B.	A.	B	A.	B.	A.	B.	A.	B.	A.	B.
Frankfurt	—	—	9	10	9	10	18	20	18	20	18	20	22	24	22	24
Höchst	9	10	—	—	9	10	18	20	18	20	18	20	22	24	22	24
Hattersheim	9	10	9	10	—	—	9	10	9	10	9	10	11	12	11	12
Flörsheim	18	20	18	20	9	10	—	—	9	10	9	10	11	12	11	12
Hochheim	18	20	18	20	9	10	9	10	—	—	9	10	11	12	11	12
Kastel	18	20	18	20	9	10	9	10	9	10	—	—	8	9	8	9
Biebrich	22	24	22	24	11	12	11	12	11	12	8	9	—	—	8	9
Wiesbaden	22	24	22	24	11	12	11	12	11	12	8	9	8	9	—	—

Bestimmungen.

1. Von Geldsendungen und Gegenständen mit Werthangabe sind 3 kr. von jedem Hundert Gulden deklarirten Werths — für alle Bahnstrecken gleich — zu bezahlen.
2. Die Frachtgüter werden von den Bahnhöfen zu Frankfurt a. M., Kastel und Wiesbaden an den Empfänger überbracht, wofür derselbe, außer vorstehenden Tarifsätzen, 3 kr. für jeden Kollo resp. Zentner zu vergüten hat; für das Ueberbringen von dem Bahnhofe zu Kastel nach Mainz sind 5 kr., für die Zeit aber, wo die Brücke abgefahren ist, 7 kr. pro Kollo resp. Zentner, einschließlich Brücken-

Digitized by Google

und Ueberfahrtgeld, zu vergüten. Es steht indessen jedem Empfänger von Frachtgeldern frei, solche, nach desfallsiger, der Ankunft derselben vorhergegangenen Erklärung, auf dem Bahnhofe in Empfang zu nehmen, was indessen im Laufe des Tages zu geschehen hat, widrigenfalls diese Güter, für welche keine weitere Garantie geleistet wird, am folgenden Tage, gegen eine weitere Vergütung, eines Lagergeldes von 3 kr. für den Zentner oder für das einzelne Kollo unter einem Zentner, der abgegebenen Erklärung ungeachtet, überbracht werden. Für das Ueberbringen von Geld und Gegenständen mit Werthangabe in die Wohnung des Adressaten ist eine Gebühr von 1 kr. von jedem Hundert Gulden deklarirten Werthes zu bezahlen. Auf allen Zwischenstationen hat der Empfänger für den Transport der Güter von dem Bahnhofe selbst zu sorgen. Nachnahmen auf Güter werden nur erst nach geschehenem Eingang bezahlt.

3. Frachtgüter, Geld und Gegenstände mit Werthangabe unter 25 Pfd. dürfen nicht auf der Taunus-Eisenbahn transportirt werden, und einzelne Güter-Kolli, deren Gewicht 10 Zentner übersteigt, können vor der Hand zur Beförderung nicht angenommen werden, da die Einrichtung zum Transport von schwereren Güterstücken gegenwärtig noch nicht besteht. Eben so wenig dürfen Schwefelsäure, Scheidewasser, Schießpulver, Knallsilber und alle durch Reibung entzündbare Gegenstände befördert werden. Wer dieser Anordnung zuwider handelt, ist für die Folgen und allen daraus hervorgehenden Schaden verantwortlich.
4. Alle zur Versendung zu übernehmenden Güterstücke müssen auf den Bahnhof gebracht werden und, unter genauer Befolgung der Zollordnung und der sonstigen gesetzlichen Vorschriften, mit Frachtbriefen und Deklarationen versehen sein, worin die Kolli nach Marken, Nummer, Gewicht, Bestimmungsort und Namen des Empfängers bezeichnet sind. Formulare zu diesen Frachtbriefen und Deklarationen sind bei den Güter-Expeditionen der Gesellschaft gegen Vergütung zu haben.
5. Die Güter müssen in gutem transportabeln Zustande sein, widrigenfalls solche zur Beförderung nicht angenommen werden.
6. Die Verwiegung der Güter geschieht nach dem Zollgewichte. Bei der Berechnung der Fracht werden Kolli unter 100 Pfund für einen Zentner, weitere Gewichtstheile unter 12½ Pfund nicht, von 12½ Pfund an aber und bis zu 25 Pfund für einen viertel Zentner angenommen, und so fort findet, in gleichem Verhältnisse steigend, die Berechnung der weiteren Fracht Statt.
7. Die Bestimmung der Fracht für alle, im Verhältniß zum Gewicht mehr als gewöhnlich Raum oder eine spezielle Beaufsichtigung erfordernden Gegenstände bedarf besonderer Uebereinkunft. Mobilien und andere leicht zerbrechliche Gegenstände, welche von dem Empfänger überall von den Bahnhöfen abzuholen sind, werden nicht gegen Be-

Digitized by Google

schädigung garantirt; jedoch sollen dieselben mit besonderer Sorgfalt behandelt werden.

8. Für das Auf- und Abladen werden keine Kosten berechnet.
9. Für die richtige Ueberlieferung der aufgegebenen Güter in die Bahnhöfe wird gehaftet; für Inhalt und Gewicht der Kolli aber eben so wenig als für etwaige Beschädigung des steuerlichen Verschlusses garantirt.
10. Geldsendungen und Kolli mit Werthangabe, worüber auf Verlangen, gegen Entrichtung einer Gebühr von 4 kr., Empfangsbescheinigung ertheilt wird, müssen sorgfältig verpackt und mehrfach versiegelt, und außerdem mit Frachtbrief und Deklaration (4.), worin Inhalt und Werth angegeben ist, versehen sein. Für Ablieferung derselben an den Empfänger wird gehaftet, für angeblichen Inhalt aber ebenfalls keine Garantie übernommen. Die Fracht von Gegenständen mit Werthangabe kann in keinem Falle geringer sein, als die nach dem Gewicht berechnete Fracht betragen würde.

Taxe der Omnibus.

Von Frankfurt zum Bahnhof eine Person ohne Gepäck 6 kr., mit Gepäck 12 kr.; von Mainz inkl. Gepäck und Brückengeld 18 kr.; von Kastel zur neuen Anlage 24 kr. Von Wiesbaden inkl. Gepäck 12 kr. Von Höchst nach Soden 12 kr., nach Königstein 24 kr.

k. Verzinsung, Dividende.

Wie bereits früher erwähnt, sind 12000 Aktien à 250 fl. mit Litt. A, B und C bezeichnet, vorhanden, welche durchaus gleiche Rechte haben. Durch Beschluß der General-Versammlung vom 25. März 1844 ist hierzu ein Anlehen von 500000 fl., zu 3½ Proz. verzinslich, getreten, womit ein früher zu 4 Proz. aufgenommenes Kapital von 300000 fl., so wie verschiedene, von dem Baufonds noch zu bestreitende Ausgaben gedeckt werden sollen.

Die Dividende für die Stammaktien betrug

für das	Stückjahr	1840	6,4	Proz.	oder pro	Aktie	16 fl.
" "	Jahr	1841	6	"	" "	"	15 "
" "	"	1842	6	"	" "	"	15 "
" "	"	1843	6	"	" "	"	15 "

l. Personen-Frequenz.

Dieselbe war in den einzelnen Monaten der Jahre 1841, 1842, 1843 und 1844, wie folgt:

Digitized by Google

Monat.	1841. Personen.	1842. Personen.	1843. Personen.	1844. Personen.
Januar	16564	24292	30155	28186
Februar	26234	29373	34675	33186
März	37476	47025	36572	48953
April	59843	57744	60637	60748
Mai	85401	83620	60275	67019
Juni	82606	90837	78631	92782
Juli	111713	120366	105978	101114
August	116884	111640	108990	96208
September	100920	105009	101234	93638
Oktober	56625	67285	50236	52047
November	42615	39010	41218	39293
Dezember	32670	32811	36059	29157
Zusammen	769551	809012	744660	742332

Im Jahre 1841 wurden also auf der Taunus-Eisenbahn, inkl. der Postreisenden und Kondukteure, 769551 Personen befördert, was, auf jeden einzelnen Tag des Jahres berechnet, eine Frequenz von 2108 Personen ergiebt.

Die Beförderung dieser 769551 Personen fand auf nachstehenden Stationen, wie folgt, Statt:

a.	Von Frankfurt	195649	Personen,
b.	" Höchst	68367	"
c.	" Hattersheim	18187	"
d.	" Flörsheim	15276	"
e.	" Hochheim	16486	"
f.	" Kastel	232882	"
g.	" Biebrich	45817	"
h.	" Wiesbaden	176887	"

Klassifizirt man diese Personenzahl nach den benutzten Wagenklassen, so ergiebt sich, daß

9210	Personen	in	der	ersten,
83865	"	"	"	zweiten,
204202	"	"	"	dritten,
472274	"	"	"	vierten

befördert worden sind.

Bei Ermittelung der befahrenen Wegstrecken ergab sich, daß

105650	Personen	auf	1	Stunde,
320687	"	"	2	"
8130	"	"	3	"
26556	"	"	4	"
5816	"	"	5	"
25567	"	"	6	"

Digitized by Google

7960	Personen auf	7	Stunden,
191057	; ;	8	;
8282	; ;	9	;
und 69846	; ;	10	;

die Taunus-Eisenbahn benutzt hatten.

Die stärkste Frequenz fand am 31. Mai mit 8118 und die geringste am 21. Januar mit 184 Personen Statt, an welchem Tage die Wasserfluthen die Bahn zwischen Frankfurt und Höchst beschädigt hatten.

Zum Transport der Personen und deren Effekten waren 39661 Wagen erforderlich, welche in 4414 Fahrten eine Wegstrecke von 36473 Stunden durchliefen; es kommen demnach auf die einzelne Fahrt 8¼ Wegstunden und eine Benutzung von 8 Wagen.

Nimmt man die beförderten Personen, im einzelnen Gewicht, nur zu 1 Zentner, jede Lokomotive nebst Tender zu 350 Ztr., Personenwagen, beförderte Thiere und Päckereien nach einem eben so niedrig gegriffenen Maaßstabe an, so ergiebt sich, daß im Jahre 1841 auf der Taunus-Eisenbahn mit ihrem einfachen Fahrgeleise 4,243000 Ztr. Gewicht sich bewegt haben, eine Masse, welche die Nothwendigkeit andeutet, mit welcher außerordentlichen Vorsicht und Sorgfalt der Bahnkörper beaufsichtigt und unterhalten werden mußte.

Die Gesammteinnahme betrug, inkl. 8713 fl. 8 kr. Postzahlungen, 425693 fl. 14 kr., welche, im Durchschnitt berechnet, eine tägliche Einnahme von 1166 fl. 15 kr. ergiebt. Berechnet man dieselbe auf jeden einzelnen Reisenden, so erhält man eine Einnahme von 33½ kr. pro Kopf, ein richtigerer Ansatz aber, wenn man nur die Einnahme für die Personen zu Grunde legt, wo alsdann der Kopf sich auf 30¾ kr. feststellt.

Im Jahre 1842 wurden, inkl. 4088 Postreisender, 809112 Personen befördert, woraus sich ergiebt, daß diese Frequenz die vom Jahre 1841 um 39461 Personen übersteigt. Berechnet man die Personenfrequenz auf jeden einzelnen Tag des Jahres, so erhält man eine Durchschnittszahl von 2216 Personen. Die Beförderung dieser 809012 Personen fand auf nachstehenden Stationen Statt:

a.	Von Frankfurt	198786	Personen,
b.	; Höchst	66741	;
c.	; Hattersheim	17693	;
d.	; Flörsheim	15021	;
e.	; Hochheim	16461	;
f.	; Kastel	245687	;
g.	; Bieberich	65145	;
h.	; Wiesbaden	183478	;

Bei Ausmittelung der von denselben benutzten Wagenklassen ergiebt sich, daß

10593	Personen	in	der	ersten,
81169	;	;	;	zweiten,

Digitized by Google

230028 Personen in der dritten,
487222 " " " vierten

befördert worden sind.

Bei Ermittelung der befahrenen Wegstrecken ergab sich, daß

132058	Personen auf	1	Stunde,
323015	" "	2	"
7201	" "	3	"
29133	" "	4	"
2388	" "	5	"
25162	" "	6	"
8689	" "	7	"
201029	" "	8	"
14472	" "	9	"
und 65865	" "	10	"

Weges die Bahn benutzt haben.

Die stärkste Frequenz fand am 17. Juli mit 11421 und die geringste am 22. Januar mit 513 Personen Statt.

An Personen- und Transportwagen waren für Personen, Frachtgüter, Vieh ꝛc. 41997 Wagen erforderlich, welche in 4123 Fahrten 36614 Wegstunden durchliefen, was durchschnittlich pro Fahrt etwa 9 Stunden und 10 Wagen bezeichnet.

Bei der Berechnung der Brutto-Einnahme von 453555 fl. 23 kr. auf den einzelnen Reisenden ergab sich eine Einnahme von 33¾ kr. pro Kopf und von 30½ kr., wenn man, was richtiger ist, nur die Einnahme des Personentransports dabei zum Grunde legt.

Das Jahr 1843 war hinsichtlich der Einnahmen und der Personenfrequenz nicht so günstig wie seine Vorgänger, indem es gegen das Jahr 1842 eine Weniger-Einnahme von 30014 fl. 44 kr. und eine verminderte Frequenz von 67646 Personen nachweist.

Die Ursachen davon lagen mehr in Zufälligkeiten als in sonstigen Gründen, und möchten namentlich darin zu finden sein, daß die im Jahre 1842 in Mainz Statt gefundene Kunst- und Gewerbe-Ausstellung der Taunus-Eisenbahn eine außerordentliche Benutzung zuführte und die im Sommer 1843 in der Regel an Sonntagen regnerische Witterung die Lustfahrten von Frankfurt nach Mainz, nach Wiesbaden und nach dem Rheingau unmöglich machte, wodurch der Kasse, im geringsten Anschlage, eine Minder-Einnahme von 20000 fl. veranlaßt wurde.

Rechnet man noch hinzu, daß im Jahre 1843 auf dem Main, mittelst Dampfbooten, direkte Fahrten zwischen Frankfurt und Mainz ins Leben traten, die, begünstigt durch den hohen Wasserstand, nachtheilig auf den Personentransport der Taunus-Eisenbahn einwirkten, so möchten die Anlässe bezeichnet sein, woraus die verminderte Personenfrequenz und die Weniger-Einnahme entstanden sind.

Digitized by Google

Im Jahre 1843 wurden, inkl. 3294 Postreisender, 744660 Personen befördert, was, auf jeden einzelnen Tag berechnet, eine Frequenz von 2040 Personen ergab.

Die nachstehende Uebersicht weist die auf jeder einzelnen Station beförderte Personenzahl nach:

a.	Von Frankfurt	176442	Personen,
b.	" Höchst	63239	"
c.	" Hattersheim	17477	"
d.	" Flörsheim	14624	"
e.	" Hochheim	17210	"
f.	" Kastel	224888	"
g.	" Bieberich	66578	"
h.	" Wiesbaden	164202	"

Hiervon wurden in den verschiedenen Wagenklassen befördert:

10395	Personen in der	ersten,
83219	" "	zweiten,
208667	" "	dritten,
442369	" "	vierten.
Zusammen 744660	Personen.	

Bei Ermittelung der befahrenen Wegstrecken ergab sich, daß

127168	Personen auf	1	Stunde,
291682	" "	2	"
7312	" "	3	"
28876	" "	4	"
2558	" "	5	"
21948	" "	6	"
9408	" "	7	"
173616	" "	8	"
20197	" "	9	"
61895	" "	10	"

Weges die Bahn benutzt haben.

Die stärkste Frequenz fand am 16. Juli mit 10511 Personen und die geringste am 7. Januar mit 667 Personen Statt.

Auf der Station Bieberich hat sich der Dienst sehr ausgedehnt und macht in dessen Folge mehrere Einrichtungen erforderlich. Im Jahre 1841 betrug die Frequenz von und nach Bieberich 96564 Personen mit 426¾ Ztr. Gepäckübefracht. Im Jahre 1842 steigerte sich die Frequenz auf 126406 Personen mit 1047¼ Ztr. Gepäckübefracht; außerdem wurden 68 Equipagen und 7499 Ztr. Frachtgüter expedirt. Im Jahre 1843 belief sich die Frequenz von und nach Bieberich auf 133909 Personen mit 1961¼ Ztr. Gepäckübefracht. Expedirt wurden noch 181 Equipagen und 20956¼ Ztr. Frachtgut.

Zum Transport der Personen, Frachtgüter, Vieh ꝛc. waren 43563 Wagen erforderlich, welche in 4123 Fahrten 37323 Wegstunden durchliefen, was durchschnittlich pro einzelne Fahrt 9 Wegstunden und 10 Wagen nachweist.

Digitized by Google

Berechnet man die Brutto-Einnahme von 423540 fl. 39 kr. auf jeden einzelnen Reisenden, so ergiebt sich eine Einnahme von 34¼ kr. pro Kopf. Legt man aber — was richtiger ist — nur die Einnahme aus dem Personentransport von 379141 fl. 40 kr. dabei zum Grunde, so ergiebt sich nur 30,7 kr. pro Kopf.

m. Güterfrequenz.

Ein eigentlicher Gütertransport findet auf der Bahn nicht Statt, indem die zu transportirenden kleineren Massen von Gütern, so wie Equipagen, Vieh ꝛc. mit den Personenzügen befördert werden.

Im Jahre 1841 wurden auf diese Weise mit den gewöhnlichen Convois

16563 Ztr. Reisegepäck, inkl. 6328 Ztr. Postgut,
8805 Traglasten,
1196 Equipagen,
1164 Stück diverses Schlachtvieh und
2390 Stück Hunde

transportirt.

Im Jahre 1842 bestand dieser Transport in

11739 Ztr. 97 Pfund Reisegepäck-Ueberfracht,
5550 ; 17 ; Postgüter,
34110¼ Ztr. Frachtgüter,
1,286681 fl. Geld,
1435 Equipagen,
4795 Stück Schlachtvieh,
34 ; Wildpret,
35 ; Hasen,
2665 ; Hunden,
11534 ; Traglasten.

Im Jahre 1843 wurden befördert:

40088½ Ztr. Frachtgut,
10949 ; 11 Pfd. Reisegepäck-Ueberfracht,
333 ; 88 ; Gepäckübersracht der Postreisenden,
4688 ; 73 ; Postgüter,
726869 fl. Geld,
1317 Equipagen,
6069 Stück Schlachtvieh,
21 ; Wildpret,
2625 Hunde,
12482 Traglasten.

Die Einnahmen dafür waren:

1. für Transport von Frachtgütern . . . . . 12449 fl. 50 kr.
2. ; Gepäcküberfracht . . . . . 17516 ; 17 ;
3. ; Transport von Schlachtvieh . . . . . 4041 ; 4 ;

Latus 34007 fl. 11 kr.

Digitized by Google

Transport	34007 fl. 11 kr.
4. für Transport von Equipagen	9222 ; 12 ;
5. diverse	1169 ; 36 ;
Summe	44398 fl. 59 kr.

Ueber die im Jahre 1844 transportirten Güter läßt sich nichts angeben, weil darüber nichts veröffentlicht ist. Die dafür aufgekommenen Beträge sind unter den monatlichen Betriebs-Einnahmen (S. 1693) mit einbegriffen.

Ueber sonstige in neuerer Zeit zur Sprache gekommene Projekte

5. im Herzogthum Nassau

wäre noch Folgendes anzuführen.

Schon im Sommer 1843 wurde der Herzogl. Nassauischen Regierung von Kölnischen Kapitalisten der Plan einer Eisenbahn vorgelegt, die, von Bieberich aus, längs des Rheinufers nach Thal-Ehrenbreitenstein führen sollte. Da jedoch dieser Bahn alle Bedingungen ihrer Zweckmäßigkeit abgingen, indem solche, an der Grenze des Landes hinziehend und mit der Wasserstraße parallel laufend, weder den innern Verkehr zu fördern noch neuen Absatz für die reichen Naturerzeugnisse des Herzogthums zu gewähren vermochte, überdies auch keinerlei den Kosten der Ausführung entsprechende Ertragsfähigkeit verhieß, so nahm die Staatsbehörde mit Recht Anstand, auf das deshalb an sie gerichtete Konzessionsgesuch eine Entschließung zu ertheilen. Die Sache blieb deshalb auf sich beruhen, bis man im Juli 1844 erfuhr, daß ein Kapitalist aus London der Regierung ein neues Eisenbahn-Projekt nebst Konzessionsgesuch vorgelegt habe, das sich der Genehmigung um so mehr empfahl, als es den Forderungen entsprach, die man im Interesse des Gewerbs- und Handelsbetriebs an eine Schienenstraße zu stellen berechtigt ist. Es sollte nämlich die Bahn durch die Mitte des Landes gehen, Hachenburg, den Westerwald und Siegen berühren, das zwar eine preußische Stadt ist, dessen an Eisenhütten- und Hammerwerken reiche Umgegend aber zum Herzogthum Nassau gehört. Indem man auf diese Weise das Aar-, Nieslers- und Siegthal verfolgte, hoffte man mehrere Terrainschwierigkeiten zu vermeiden; aber dessenungeachtet war nicht in Abrede zu stellen, daß deren dennoch bedeutende zu überwinden blieben.

Den neuesten Nachrichten zufolge soll jedoch auch dieser Anlageplan die Genehmigung der Staatsregierung nicht erhalten haben, indem dieselbe die vorhandenen Landstraßen vorläufig zur Förderung des Handels und Verkehrs für genügend hält.

Zum Schlusse theilen wir noch einen über die Nassauischen Eisenbahnen im Dampfer enthaltenen Aufsatz mit:

Das Herzogthum, mit seiner südlichen und nordwestlichen Grenze einen Theil des Main- und Rheinthals bildend, liegt von dieser Seite durch

Digitized by Google

Dampfschiffe und Eisenbahnen einem beschleunigten Verkehre offen. Seine Hauptmasse aber erstreckt sich vom Rhein abseits nach Norden und entbehrt noch jener Kommunikationsmittel; jedoch besitzt es in der Lahn, welche es in seiner Mitte von Osten nach Westen durchschneidet, eine sehr wichtige Wasserstraße, welche die zahlreichen Produkte der Bergwerke und der Landwirthschaft ꝛc. nach dem Unterrhein verführt; aber eine gleich leichte direkte Verbindung des Landes mit seiner Hauptstadt und dem Mittelrheine fehlt und ist daher durch eine Eisenbahn zu ersetzen. Wir kommen nun in dieser Richtung auf die uralte Heerstraße, die Hochstraße genannt, welche von Frankfurt über Limburg, den Mittelpunkt des Herzogthums, nach Köln führt und das Land in einer der Lahn entgegengesetzten Richtung nach Norden durchzieht. Solche alte Handelswege verdienen eine besondere Beachtung, weil sie dem natürlichen Zuge des Handels ihre Entstehung zu verdanken haben. Seit kurzem ist nun die Rede davon, die längs des Rheins von Bieberich nach Ehrenbreitstein projektirte Eisenbahn, geringerer Kosten wegen, von Ehrenbreitstein das Lahnthal hinauf nach Diez und von da in das Aarthal über Schwalbach und Schlangenbad, in deren Gegend ein Tunnel angelegt werden müßte, nach Bieberich zu leiten. Bei Beurtheilung dieses Weges haben wir nun zu sehen, ob er sowohl dem Handelszuge als dem speziellen Interesse Nassau's entspricht. Dem Handelszuge aber entspricht er, indem er, das Lahnthal verfolgend, bis zur Mitte des Herzogthums vordringt und diese wieder mit dem Mittelrheine verbindet, auch das reisende Publikum nach den Bädern von Ems, Schwalbach und Schlangenbad befördert. Es ist daher in Nassau's Interesse, diese eigentliche Nassauische Bahn, die sein Inneres durchschneidet, der früher projektirten vorzuziehen, obgleich wir nicht in Abrede stellen wollen, daß eine Rhein-Eisenbahn im Interesse des großen Welthandels eben so nothwendig sei, und beide vielleicht neben einander recht gut bestehen könnten. Je mehr aber die Eisenbahnlinien mit der Zeit die großen Landstraßen ersetzen werden, um so mehr muß jedes Land trachten, daß es von jenen nicht umgangen und gleichsam außer Verkehr gesetzt, vielmehr sein Inneres ihnen aufgeschlossen und in das große allgemeine Bahnnetz verflochten werde. Betrachten wir nun diese Nassauische Eisenbahnlinie näher, so würde sie, nach unserm Dafürhalten, in noch größerer Vollkommenheit erscheinen, wenn Wiesbaden, als Hauptstadt, mit Limburg, als erster Handelsstadt des Landes, in direkte Verbindung gebracht werden könnte. Die projektirte Richtung der Bahn entspricht nicht ganz dieser Forderung, indem beide Städte nicht an den Endpunkten jener liegen, sondern durch Seitenlinien mit ihr in Verbindung gesetzt würden, welche Verbindung bei Wiesbaden jedoch schon jetzt Statt finden würde.

Mancher Reisende würde gewiß an Wiesbaden vorbeifahren, wenn er von Bieberich aus einen mit Zeitaufwand verbundenen Rückweg machen müßte, anstatt derselbe bei einer direkten Durchfahrt einige Zeit sich daselbst aufhalten dürfte, nicht zu gedenken anderer Nachtheile, als den vertheuerten Transport von Waaren ꝛc. In Wiesbadens und Limburgs Interesse würden wir daher eine direktere Verbindung dieser Städte vorziehen. Terrain-

Digitized by Google

kundige versichern nun, daß diese auf einem andern Wege bewerkstelligt werden könne, nämlich von Wiesbaden durch das Sonnenberger Thal nach Rambach, von da am Fuße des Kellerkopfes hin in der Richtung des Fußpfades nach Königshofen, nach diesem, dann nach Oberseelbach, Heftrich, Etsch in den Kamberger Grund, am Selterser Brunnen vorbei, nach Limburg. Liegen dieser Richtung nicht unübersteigliche Hindernisse entgegen, so möchte sie vor dem Aarthal allerdings einen Vorzug verdienen; der Transport des Selterser Wassers würde der Bahn schon allein eine bedeutende Einnahme sichern. Eine nähere Untersuchung des Terrains müßte über die Möglichkeit der Ausführung entscheiden. Die Verlängerung und weitere Ausdehnung der Bahn würde sich nun, in nördlicher Richtung dem Zuge der Hochstraße folgend, von Limburg nach Hadamar, dann, den Westerwald übersteigend, nach Hachenburg und von da nach Deutz und Köln erstrecken, in östlicher Richtung, das Lahnthal verfolgend, nach Weilburg, Wetzlar, Dillenburg (durch das Dillthal), Gießen ꝛc. Die eine oder die andere Linie dürfte sich mit der Zeit an die Westphälische oder Kurhessische anschließen und das Weserthal und Bremen gewinnen. Alsdann würde die Handelslage des Herzogthums seiner natürlichen geographischen Lage entsprechen, nämlich der Mittelpunkt des Rheines und Deutschlands zu sein, wo die Bahnen von allen Seiten ausmündeten. Der Schienenweg von Wiesbaden über Limburg nach Köln würde aber vor demjenigen längs des Rheins den besondern Vortheil gewähren, daß er bei Kriegszeiten, Ueberschwemmungen ꝛc. ununterbrochen, durch die Rheinfestungen gedeckt, benutzt werden, zur Transportirung der Truppen und Verproviantirung der festen Plätze dienen könnte. Ferner würde er den Produkten des Westerwaldes einen erleichterten Absatz verschaffen und dieser an Vieh und Braunkohlen so reichen Gegend von unberechenbarem Vortheil sein. Endlich sind wir der Meinung, daß dieser große Schienenweg auch neben einer Rhein-Eisenbahn sich allein durch den innern Verkehr des Landes und durch die Verführung der Produkte an den Rhein rentiren müßte.

Digitized by Google

VII.

Eisenbahnen im Kurfürstenthum Hessen.

Digitized by Google

VII. Eisenbahnen in Kurhessen.

1. Im Allgemeinen, namentlich aber der über Kassel nach Frankfurt führenden Eisenbahn.

Geschichte derselben.

Die Anlegung einer Eisenbahn durch Kurhessen, namentlich in der Richtung von Hamburg über Bremen, Minden und Kassel nach Baiern, wurde zuerst auf dem Landtage des Jahres 1832 durch eine Eingabe bei der Ständeversammlung angeregt, welche diese am 26. Mai 1832 der Staatsregierung mittheilte, um die Aufmerksamkeit derselben auf den Gegenstand zu lenken und damit sie nach Befinden den geeigneten Gebrauch davon machen könne. Namentlich waren es der Kurfürstlich Hessische Oberberg-Inspektor Schäffer, der Geheime Oberbaurath Dr. Fick und der in Kassel gestiftete Bund der Völker für Gewerbe und Handel, welche diesen Gegenstand zur damaligen Zeit besprachen.

Von der Ansicht geleitet, daß an dem Orte, wo zuerst zwei Eisenbahnen sich durchkreuzen, die Centralstadt des deutschen und europäischen Verkehrs sich erheben werde, auf welche alle Eisenbahnen hingerichtet werden würden, bat am 30. März 1833 eine große Anzahl von Bewohnern der Stadt Kassel den Kurprinzen und Mitregenten, die geeigneten Schritte einzuleiten, um Kassel zum Centralpunkt aller Eisenbahnen in Deutschland zu erheben, und ersuchte am 26. September 1833 die Ständeversammlung, bei der Staatsregierung das Nöthige zu bewirken, um jenen Zweck zu Stande zu bringen.

Am 10. Oktober 1833 proponirte das Ministerium des Innern den Landständen, einen Verlag von 3000 Thlr. zu bewilligen, den der zu Anlegung von Eisenbahnen gebildete Verein sich zur technischen Untersuchung der Hauptpunkte des Terrains für zwei bezeichnete Eisenbahnen erbeten habe. Jener Verein bat am 12. April 1834 die Ständeversammlung, bei dem Drange der Umstände und in der Furcht einer Umgehung Hessens, zu dem gedachten Zweck 5000 Thlr. statt 3000 Thlr. zu bewilligen.

Digitized by Google

Der landständische Ausschuß für Handel und Gewerbe sprach sich in einem ausführlichen Berichte vom 9. August 1834 sehr dringend für baldigen Eisenbahnbau aus, und auch der Budget-Ausschuß theilte die Ansicht, daß der Verkehr des Landes bedeutend gefährdet werden könnte, wenn in den Nachbarländern eine Eisenbahn früher als in Kurhessen zu Stande kommen sollte. Deshalb wurden denn von der Ständeversammlung am 16. April 1834 für die zweite dreijährige Finanzperiode jährlich 5000 Thlr. zu Vorarbeiten und Versuchen, hinsichtlich der Eisenbahnen, der Staatsregierung zur Disposition gestellt, unter der Bedingung, daß dieses Gegenstandes halber eine Vereinbarung mit den benachbarten Staaten eingeleitet werde.

In einer hierauf am 12. März 1836 gehaltenen General-Versammlung wurde über die Richtung berathen, welche der Thätigkeit des Vereins in Verwendung der ihm zur Disposition gestellten Mittel zu geben sei. Es vereinigten sich alle Stimmen dahin, daß ein Eisenwegbau ins Fuldathal hinauf auf den Verbindungsknoten der Thüringischen, Hessischen und Rheinischen Heerwege gegen Fulda hin mit einer Seitenrichtung über den Gebirgsrücken ins Werrathal, in der Hauptrichtung aber ins Kinzigthal hinab nach Hanau zum Anschluß an die Frankfurt-Hanau-Mainzer Bahn unmittelbar gegeben sei, indem dadurch nicht nur einerseits die so nothwendige und fruchtbare Verbindung der Nordseeküsten und der Hanseatischen Emporien mit dem südlichen Deutschland, in der Richtung von Nordost nach Südost, zum Anschluß an die Baierischen Verbindungswege, gerade auf dem angemessensten Terrain zwischen dem Hessischen Hochlande und dem Thüringer Walde hergestellt, andererseits aber die Lücke auf der Rheinländischen Kommunikation nach Leipzig ausgefüllt und zugleich zwischen Kassel und Frankfurt die leichteste und schnellste Verbindung dergestalt bewirkt würde, daß es von Kassel aus zur vortheilhaften Herstellung nordwestlicher oder nordöstlicher (Weser- oder Elbe-) Kommunikationen nur noch weniger, nach weiterm Ermessen und weitern Umständen zu erledigender Strecken bedürfen würde. Demnach sollten nunmehr die Vorarbeiten zur Begründung dieses Eisenwegbaues unmittelbar zur Hand genommen werden und die weiteren Schritte bei der Staatsregierung zur Verleihung gesetzlichen Schutzes und Förderung Statt finden.

Nachdem ferner der Ausschuß sich ergänzt hatte und unter dem 20. Mai 1836 die Anerkennung des Vereins von Seiten der Staatsregierung erfolgt war, welche dagegen ähnliche Vereine in Hanau und Marburg selbstständig nicht anerkannte, wurden in einer Ausschußsitzung vom 22. Mai 1836 die Ergebnisse der bisherigen Arbeiten vorgelegt. Dazu gehört der Bericht des Geh. Oberbauraths Dr. Fick über die besonderen Schwierigkeiten eines Eisenbahn-Entwurfs zwischen Kassel, Fulda und Frankfurt, und dessen Vorschläge zur Ueberwindung dieser örtlichen Hindernisse durch Mittel, die von dem bisherigen Verfahren in ebenen Ländern abweichen. Dieser Bericht enthält u. a. die Ergebnisse der angestellten Untersuchung hinsichtlich des Personen- und Güterverkehrs auf den Straßen zwischen Fulda und Frankfurt, Kassel und Frankfurt, Kassel, Hersfeld und Fulda, und zwischen Hanau und Frankfurt,

Digitized by Google

woraus sich ergiebt, daß es auf einer zwischen Kassel und Frankfurt anzulegenden Eisenbahn an Transporten nicht fehlen wird. Auch wurde ein Bericht an das Kurfürstl. Ministerium des Innern über den dermaligen Stand und Gang der Vorarbeiten, und wegen Anweisung weitern Verlages auf die Oberbaukasse zum lebhafteren Betriebe der Messungen und Nivellements beschlossen. Endlich wurden sehr interessante Mittheilungen aus Westphalen vorgelegt, nach welchen sich zu Paderborn ein Komité gebildet hatte, um demnächst die Rhein-Weserbahn von Köln nach Minden und Lippstadt aus gegen Kassel fortzusetzen, welches also die höchst wichtige Fortsetzung der in der speziellen Aufnahme begriffenen südlichen Bahn in nördlicher Richtung bilden würde; daher denn sowohl ein Bericht an das Kurfürstl. Ministerium des Innern über diesen Gegenstand, als auch ein Schreiben an das genannte Komité zu Paderborn beschlossen wurde, um dasselbe von der Bereitwilligkeit des Zusammenwirkens und der Fortsetzung der Aufnahmen im Kurhessischen Gebiete zu benachrichtigen.

Nachdem inzwischen am 27. Dezember 1835 die erste Eisenbahn Deutschlands zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet worden, wurde am 27. Juni 1837 den Landständen vom Minister des Innern angezeigt, es ständen mehrere Bauten von Eisenbahnen in Aussicht, und es würde sehr zweckmäßig sein, wenn noch vor der (am 1. Juli 1837 eintretenden) Vertagung der Ständeversammlung eine gesetzliche Bestimmung über die Abtretung von Grundeigenthum zu Eisenbahnen erlassen werden könnte, wozu der Entwurf vorgelegt wurde. Am folgenden Tage erstattete der Rechtspflege-Ausschuß darüber das ihm aufgetragene Gutachten, in Folge dessen der Gesetzentwurf noch am nämlichen Tage mit Stimmeneinhelligkeit angenommen wurde, worauf am 11. Juli 1837 die Publikation erfolgte.

Anscheinend ruhte nunmehr diese Angelegenheit, denn in den nächsten 1½ Jahren gelangte fast nichts darüber zur öffentlichen Kunde. Daß aber der Ausschuß vielmehr eine erfolgreiche Thätigkeit entwickelt hatte, ergab sich aus dem in der General-Versammlung am 31. Januar 1838 erstatteten Berichte (z. v. die für dieses Unternehmen wichtige Schrift des Geh. Oberbauraths Fick: Die Kurhessischen Eisenbahnen, Kassel, 1838). Aus dem Inhalte desselben gehört Nachstehendes hierher:

Die Richtung einer großen Eisenbahnlinie von Berlin über Halle, Sangerhausen, Nordhausen, Heiligenstadt nach Kassel möchte allerdings auf kurhessischem Boden eben ihre bedeutendsten Terrainschwierigkeiten erst vorfinden, namentlich in dem Uebergang aus dem hohen Eichsfeld ins Werrathal bei Witzenhausen und aus diesem in das Fuldathal nach Kassel. Es ist aber eben hier gezeigt, wie diesen Schwierigkeiten durch Benutzung des Thalweges von Kassel die Losse hinauf über Lichtenau, die dortige niedrige Wasserscheide durchschneidend, die Wöhra abwärts über Waldkappel, Reichensachsen nach der Werra unterhalb Eschwege, bei Grebendorf auf die höhern Lagen von Wanfried über Eigenrieden nach Mühlhausen ins Thal der Unstrut, über Langensalza nach der Saale u. s. w., abgeholfen werden kann. Dann berührte die Bahn in Kurhessen die gewerblichen Orte Eschwege und Wan-

Digitized by Google

fried, gerade am Endpunkte der Weser- und Werraschifffahrt, so wie die nicht minder wichtigen preußischen Orte Mühlhausen, Langensalza, Naumburg, Weißenfels, Lauchstädt, Halle; aus den Seitenthälern des Thüringer Waldes, von Gotha, Erfurt und Weimar her, würden sich die lebhaftesten Verbindungsstraßen, wenn nicht Zweigbahnen, mit der Eisenstraße zwischen Südwest- und Nordost-Deutschland bilden, welche eben zwischen dem Harz und dem Thüringer Walde die längste Ebene, die reichsten Fluren durchliefe, ohne daß darum die verfügbaren Mittel im aufreibenden Kampfe mit unverhältnißmäßigen Schwierigkeiten aufzugehen brauchten. Außer diesem Wege würde solche Verbindung des Ostens und Westens von Deutschland (von Europa in dieser Parallele) nur nördlich vom Harze, zwischen Berlin, Magdeburg, Hannover ꝛc. möglich sein. Unsere Bahn aber hätte bereits ihre natürliche Fortsetzung nach Berlin von Halle aus, und von Berlin würde die Verbindung nach Frankfurt a. d. O. und Stettin mit dem Oder- und Weichsel-Emporium und der Ostsee schon eben so gegeben sein, als der Anschluß an die Emporien von Rhein, Schelde, Seine, Nordsee und Atlantischem Meere durch die stets sich mehrenden westlichen Verbindungen. Der Geheime Oberbaurath Dr. Frick hat für diesen Straßenzug den Güterverkehr zwischen Leipzig und Frankfurt auf 600000 Ztr. (à 3 Gr.), den Personenverkehr auf 70000 Personen, den Güterverkehr von Kassel nach Berlin auf 400000 Ztr., den innern Verkehr auf 200000 Ztr., den Personenverkehr auf 35000 Personen und an der resultirenden Einnahme den kurhessischen Antheil auf 255000 Thlr. jährlich angeschlagen. Derselbe rechnet aber auf einen diese Erwartungen weit übertreffenden Erfolg, und zwar mit vollstem Rechte; denn hier müssen die nothwendig sich ergebenden Fortsetzungen der Bahn nach Süden und Westen, die unter der Hand wachsende Bewegung durch die täglich sich verwirklichenden Eisenbahnen von Frankfurt nach dem Rheine, nach Mannheim, nach Basel — westlich von Köln nach Amsterdam, Antwerpen, Brüssel, Paris, Havre — eine steigende Progression aller angegebenen Zahlen unausbleiblich bewirken, auch andererseits noch Steigerungen vorbereitet werden durch die Fortschritte des Donau-Mainkanals, von dessen einem Endpunkte (Bamberg) über Koburg, Meiningen, Berka ꝛc. und die niedrigste Wasserscheide zwischen Süd- und Norddeutschland, der einzige Weg zur Erreichung dieser norddeutschen Verbindungsstraße ist; endlich auch durch die Dampfschifffahrt auf der Donau.

Wenn Preußen auf eine Verbindung der beiden Hauptheile seines Territoriums durch Eisenbahnen und Dampfbewegung zur Abhülfe des Uebelstandes ihrer geographischen Scheidung bedacht wäre, so würde es diese Verbindung doch sicherlich an dem Punkte Statt finden lassen, wo die scheidende Distanz die kleinste ist, — und das ist eben bei der Berührung unserer kurhessischen nördlichen Grenzen zwischen Werra und Diemel, zwischen Witzenhausen, Warburg und Karlshafen, wo diese Distanz noch bei weitem nicht den dritten Theil der Entfernung zwischen Minden und Magdeburg über Hannover und Braunschweig beträgt, welche erstere noch durch verschiedene Staaten (Hannover, Braunschweig, Lippe) führt und die westlichen Pro-

Digitized by Google

vinzen nur an einer nördlichen Spitze (Minden) berührte, während hier nur ein in so vieler Hinsicht befreundeter und assimilirter Staat auf einer kurzen Strecke sein Gebiet dazwischenschiebt und diese Straße gerade in die Mitte des preußischen Westphalens und Rheinlandes führte, die etwas südliche Krümmung (über Kassel) aber ganz mit der nördlichen Ausbiegung über Hannover sich ausgliche und noch den Vortheil gewährte, um einige 20 Meilen mehr südlich ins Herz von Deutschland, näher an Frankfurt, an den Main, an den Ludwigskanal ꝛc. zu führen. Eine zweite parallele Bahn wäre schwerlich zu befürchten, und entstünde sie auch (durch Hannover und Braunschweig), so würde sie der über Kassel keinen Eintrag thun; es entginge ihr nur der auf der innern Linie des Verkehrs zwischen den preußischen Grenzlanden gegen Hannover und Braunschweig ꝛc. fallende jedenfalls geringe Theil, weil die Verbindung der durch die weitere Distanz getrennten Theile der Monarchie auf jenem Wege nur eine anomale sein würde, während die allgemeine kommerzielle Richtung von Berlin auf Köln, die militärische von Erfurt nach den Rheinfestungen, durch Sachsen, Thüringen und Hessen ginge, diese Bahn die fruchtbarsten und gewerbreichsten Landstriche durchzöge und deren Verbindungen mit Süddeutschland, mit Frankfurt, Baden, der Schweiz, Frankreich und den Niederlanden und eine außer allem Vergleiche größere Personenfrequenz in sich begriffe. Keinem Zweifel dürfte es demnach unterliegen, daß von preußischer Seite die Verbindung zwischen den beiden Haupttheilen der Monarchie auf diesem Wege und namentlich über Kassel am vortheilhaftesten herzustellen ist, wenn anders nur die Ausführbarkeit dargethan werden kann. Man hätte also nur die zwei Hauptbedenken, die allenfalls entgegnet werden möchten, zu beleuchten, und diese bestehen in den zwei Hauptfragen:

A. Bietet das Terrain keine unbesiegbaren Hindernisse dar?

B. Wird die Bahn auch noch rentiren, wenn die unvermeidlichen Schwierigkeiten mit großen Kosten beseitigt sind?

Beide Fragen mit ihren Nebenpunkten hat der Geheime Oberbaurath Dr. Fick in seinem „Dritten Beitrage ꝛc. Kassel im September 1838" einer genauen Prüfung unterworfen und auf das gründlichste beantwortet.

Zu A. hat derselbe

1. nachgewiesen, daß in Oesterreich, England und Nordamerika weit größere Terrainschwierigkeiten von der Anlage nützlicher Eisenbahnen nicht abgeschreckt haben;
2. daß die Verfertigung der Lokomotive in Nordamerika und namentlich in der Fabrik von William Norris zu Philadelphia so weit vorgeschritten ist, daß man jetzt auch kleinere Lokomotive baut, wie sie gerade für die Natur unsers Verkehrs mit getheilten und mehrmals des Tages zu verschiedenen Stunden gehenden Bahnzügen erforderlich sind, und mit ihnen weit steilere Anhöhen als bei uns vorkommen, vorwärts und rückwärts, bergab und bergauf befahren werden können;
3. daß der Voranschlag in dem Vortrage vom 31. Januar 1838 nicht zu niedrig gegriffen und die Bahn dafür wirklich ausführbar ist.

Digitized by Google

Zu B ist in dem erwähnten dritten Beitrage das mathematische Gesetz, der Koeffizient, entwickelt aus den gesammelten reichhaltigen Erfahrungen bei bereits mehrere Jahre bestehenden Eisenbahnen, mittelst dessen der muthmaßliche Personenverkehr zwischen zwei Städten aus deren Bevölkerungszahlen und der Meilenzahl ihrer Entfernung nach jenen durchschnittlichen Erfahrungen zu berechnen ist.

Ein Zeitraum von zwei Jahren, in welchem man öffentlich von den Eisenbahnen in Kurhessen nichts vernahm, scheint zu bestätigen, was über die großen Schwierigkeiten verlautete, welche die desfallsigen Projekte theils in der Beschaffenheit des Terrains, theils in den Verhandlungen mit den Nachbarstaaten fanden.

Im Anfange des Jahres 1840 nahm die Kurhessische Regierung (von einer Seite durch Preußen angeregt) diese Angelegenheit wieder kräftiger auf, indem sie den versammelten Ständen bemerklich machte, daß es keiner ausführlichen Auseinandersetzung bedürfe, von welchem vielfachen und wesentlichen Interesse es für Kurhessen sei, wenn eine Eisenbahn, welche das östliche und westliche Deutschland zu verbinden bestimmt wäre, durch das Kurhessische Gebiet geführt und letzteres dabei nicht umgangen werde, weshalb die Bewilligung von 3000 Thlr. zu Voruntersuchungen über die Ausführbarkeit einer Eisenbahn von Halle über Kassel nach Lippstadt angesprochen werde. Diese Bewilligung erfolgte auf den Bericht des Budget-Ausschusses, in welchem zugleich auf den Bau einer Eisenbahn zwischen Hanau und Frankfurt, zum Anschluß an die Taunus-Eisenbahn, am nächstfolgenden Tage aufmerksam gemacht wurde.

Zu speziellen Lokal-Untersuchungen wurde nun eine technische Kommission ernannt, die im Laufe des Jahres 1840, so wie im Anfange des Jahres 1841 die technischen Vorarbeiten hinsichtlich beider Linien vollendete.

Zwei große Bahnen traten nun schärfer in den Vordergrund: die von Halle auslaufende, ihre Richtung auf Kassel nehmende, eine Lieblingsidee des Königl. Preuß. Staatsministers v. Nagler (z. v. den besondern Artikel über diese Eisenbahn), einerseits; andererseits die Schienenweg-Verbindung zwischen Kassel und dem Main.

Ueber die Abtheilung Halle-Kassel kamen im Wesentlichen 3 Richtungen in Frage:

1. die ganz gerade von Wanfried durch das preußische Gebiet nach Halle, welche um 7 bis 8 Meilen kürzer ist als jede andere;
2. die alte Handelsstraße über Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Naumburg ꝛc. nach Halle und Leipzig;
3. die Route über Eisenach nach Erfurt längs der Gera nach Artern und Halle.

Der ersteren Route wird von Preußen, der zweiten von den Thüringischen Staaten der Vorzug gegeben. Die dritte sollte eingeschlagen werden, im Fall die beiden andern unausführbar wären.

Auch in Beziehung auf die Abtheilung Kassel-Frankfurt war damals zweifelhaft, ob solche durch Oberhessen, d. h. in südwestlicher oder in süd-

Digitized by Google

östlicher Richtung über Gelnhausen, Fulda u. s. w. geführt werden solle. In Bezug hierauf wurde von einem Ständemitgliede daran erinnert, daß die Feststellung der Richtung, welche die Eisenbahnen in Deutschland nehmen würden, die wichtigsten Interessen von Kurhessen so nahe berühre, daß kein Mittel unversucht bleiben dürfe, um demselben die Straßenzüge, die sich in Folge der Anlegung von Eisenbahnen weiter bilden werden, möglichst zu sichern, mit dem Antrage, die Regierung um Auskunft über den dermaligen Stand der Verhandlungen, wegen Anlegung von Eisenbahnen in Kurhessen und der zu diesem Ende mit auswärtigen Staaten eingetretenen Unterhandlungen, zu ersuchen, indem der Antragsteller zugleich hervorhob, wie dies als unbefugte Einmischung bei der warmen Theilnahme, die von der Ständeversammlung für diese Forderung erwartet werden müsse, nicht werde betrachtet werden. Der Budget-Ausschuß, dem dieser Antrag überwiesen wurde, lud am 12. Juni 1841, Behufs Erlangung von Aufschlüssen über diesen Gegenstand, die Kurfürstliche Landtags-Kommission zu einer Konferenz ein, die aber das Kurfürstliche Ministerium des Innern am 14. Juni 1841 ablehnte, „weil über den Stand der Anlegung von Eisenbahnen im Staatsgebiete eine zweckdienliche Aufklärung dermalen nicht zu ertheilen stehe und die landständische Mitwirkung in dieser Angelegenheit angesprochen werden solle, sobald man derselben bedürfe und ohne Gefährdung der Sache solche annehmen könne."

Durch einen am 17. Juli 1841 zwischen Kurhessen, Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt abgeschlossenen Vertrag wurde bestimmt:

1. daß die Richtung der Bahnlinie von Kassel über Marburg und Gießen durch Oberhessen und die Wetterau gehen soll;
2. daß jede der drei betheiligten Regierungen die Ausführung des Baues, so wie die Deckung der Kosten, so weit die Bahn ihr Gebiet durchläuft, übernimmt;
3. daß die erforderlichen Gelder zur Bestreitung der Ausgaben für diesen Bau durch freiwillige Anleihen aufgebracht werden sollen, deren Zinsen von den Regierungen garantirt werden;
4. daß Darleihen zu diesem Zwecke theils zu 3, theils zu 3½ Prozent angenommen werden sollen, so daß blos die Darleiher von Kapitalien zu 3 Proz. als Aktionäre anzusehen sind und Anspruch auf den Genuß der Dividende von dem Ertrage der Eisenbahn haben, und die Darleihen zu 3½ Prozent aufkündbar und rückzahlbar sind;
5. daß die von den Aktionären zu beziehende Dividende, inkl. der jährlichen Interessen, nicht 6 Prozent übersteigen soll und die nach Bezahlung der Dividenden etwa übrig bleibenden Summen des jährlichen Ertrages in die resp. Staatskassen fließen.

Auch über die Eisenbahn-Verbindung zwischen Halle und Kassel wurde ein Vertrag (wir haben denselben unter Thüringische Bahn angeführt) unterm 20. Dezember 1841 zwischen Preußen, dem Kurfürstenthum Hessen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg-Gotha wegen einer Eisenbahn

Digitized by Google

von Halle in der Richtung über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Rothenburg nach Kassel und Frankfurt a. M., so wie andererseits zum Anschluß an die Weser-Rheinbahn abgeschlossen.

Nach diesem Vertrage gestattete eine jede der verschiedenen betheiligten Regierungen die Führung der Eisenbahnstraße durch ihr Gebiet, ohne daß jedoch irgend ein Termin weder für den Anfang noch für die Vollendung des Baues angegeben wäre. Gewiß mußte dies als ein bedeutender Mangel des fraglichen Traktates zu betrachten sein, und es erschien in der That kaum erklärbar, wie man, wenn es wahrhaft Ernst mit der in Rede stehenden Eisenbahnstraße sei, diesen Punkt, welcher doch erst die nöthige Garantie für die nicht unnütze Anwendung des Kapitals gab, hat übersehen können. Jedenfalls war durch diesen Umstand, daß keine der betheiligten Regierungen sich an eine bestimmte Zeit binden wollte, sowohl für das Beginnen der Arbeiten als für deren Beendigung die Aussicht sehr unsicher geworden, das Unternehmen auf der ganzen Strecke der Bahnlinie in möglichst kurzer Frist verwirklicht zu sehen. Da das beabsichtigte Ziel nicht durch theilweise Vollführung des Werks erreicht werden konnte, so mußte eine weitere Uebereinkunft erforderlich werden, um sowohl den Zeitpunkt festzustellen, wo die Bauten gleichzeitig auf den einzelnen Territorien der verschiedenen betheiligten Staaten, insofern sie von der Bahnlinie berührt werden, ihren Anfang zu nehmen hatten, als auch die Epoche zu bestimmen, wo sie ins Werk gerichtet werden sollten. Manche wollten zwar vermuthen, daß hierüber durch einen nicht zur Publizität gelangten Separat-Artikel das Nöthige vereinbart sei; aber von andern Seiten hörte man behaupten, daß dies erst noch geschehen solle.

In Bezug auf die Fortsetzung der Bahn von Kassel bis Frankfurt waren ebenfalls die widersprechendsten Behauptungen von Zeit zu Zeit verbreitet. Bald hieß es, Frankfurt wolle nur unter der Bedingung einwilligen, die Bahn auf seinem Gebiete fortführen zu lassen, daß von Seiten Kurhessens dazu sich verstanden werde, der Bahnlinie die Richtung über Fulda und Hanau nach Frankfurt zu verleihen; bald war das Gerücht im Umlauf, die beiden Hessen gingen mit dem Plan um, Frankfurt ganz zu umgehen, und wollten eine Eisenbahn errichten, die, durch Oberhessen gezogen, von Friedberg in der Wetterau seitwärts nach Hanau und von da nach Offenbach laufen solle, um mit der von Darmstadt kommenden projektirten Eisenbahn zusammenzutreffen.

Offiziell wurde jedoch über diese Dinge nichts bekannt gemacht, und obgleich das Publikum die Hoffnung hegte, daß im Frühjahr 1842 der Bau beginnen würde, so wurden weder hierzu Vorbereitungen getroffen noch hörte man etwas von einer baldigen Zusammenberufung der Kurhessischen Landstände, und doch war nicht wohl anzunehmen, daß ohne eine vorgängige Mittheilung der Staatsregierung an die Ständeversammlung das Unternehmen begonnen würde, indem der Geldpunkt, der bei der Errichtung von Eisenbahnen auf kurhessischem Gebiete zur Deckung der erforderlichen Ausgaben in Betracht kam, von landständischer Zustimmung und Bewilligung abhing.

Digitized by Google

Da nun erst gegen Ende des Jahres 1842 der Zeitpunkt eintrat, wo die kurhessische Ständeversammlung zu einer ordentlichen Session zusammentreten mußte, und es Höchsten Orts nicht rathsam erachtet wurde, eine außerordentliche Zusammenberufung derselben schon früher zu diesem Zwecke Statt finden zu lassen, so war es leicht erklärbar, weshalb die Eisenbahn-Angelegenheit, so weit Kurhessen dabei betheiligt war, sich so verzögerte und keine definitive Entscheidung in Betreff der Ausführung gefaßt wurde. Darum aber war sie keineswegs, wie Manche besorgten, daselbst ins Stocken gerathen, vielmehr wollte man blos die Eröffnung des neuen Landtages in Kurhessen abwarten, um alsdann mit erneuerter Thätigkeit fortzufahren. Hierin liegt zugleich die Erklärung, warum die wiederholt angekündigte Wiedereröffnung von Konferenzen zwischen Abgeordneten der beiden Hessen und der Stadt Frankfurt in Kassel, um sich über die der Bahnlinie auf der ganzen Strecke von Eisenach bis zu den Maingegenden zu ertheilende Richtung zu einigen, immer ausgesetzt blieben. Denn die Wiederaufnahme von Konferenzen und Berathungen in dieser Beziehung hätte als ziemlich zwecklos erscheinen müssen, so lange die Resultate der Verhandlungen über diesen Gegenstand auf dem Landtage in Kurhessen noch nicht bekannt waren. Mit gespannter Aufmerksamkeit sah man daher den von der kurhessischen Ständeversammlung zu fassenden Beschlüssen in der Eisenbahn-Angelegenheit entgegen. Daß eine Vorlage darüber von Seiten der Staatsregierung bei den Landständen, sobald sie versammelt sein würden, erfolgen würde, war wohl nicht zu bezweifeln; aber welche Aufnahme die Propositionen jener in der ständischen Versammlung finden würden, das war eine andere Frage, über die sich nichts mit Gewißheit im voraus sagen ließ. Es mußte viel dabei auf die zufällige Zusammensetzung derselben nach Maaßgabe der neuen Deputirtenwahlen und auf die Ansichten ankommen, welche in derselben vorherrschten und bei den Diskussionen die Oberhand gewannen. Daß sich Verschiedenheiten der Meinungen in mancherlei Betracht und mit mancherlei Schattirungen über den in Rede stehenden Gegenstand in der Mitte der ständischen Versammlung kund thun würden, ließ sich voraussehen; denn selbst über die Präliminarfrage, durch welche Theile des Kurfürstenthums die zur Verbindung Kassels mit Frankfurt anzulegende Eisenbahnstraße am zweckmäßigsten zu ziehen sei, waren die Meinungen im Lande noch getheilt, und die Deputirten der verschiedenen Landestheile mußten wohl als Vertreter derselben diese unterschiedenen Meinungen auf dem Landtage mehr oder weniger geltend zu machen suchen. Die Kurhessische Staatsregierung hatte, im Einverständniß mit der Großherzogl. Hessischen, die Richtung durch Oberhessen, d. i. über Marburg, Gießen, Butzbach und Friedberg gewählt, nachdem die Untersuchungen des Terrains dargethan hatten, daß auf dieser Strecke weit weniger Hindernisse, welche die Lokalitäten darboten, zu überwinden sein würden, als wenn die Bahnlinie über Fulda geführt werden sollte. War der Weg in jener Richtung auch um viele Meilen länger als der in dieser, so mußte doch der Bau einer Eisenbahn in ersterer Richtung minder kostspielig ausfallen. Aber die Hersfelder, die Fuldaer, die Gelnhäuser, die Hanauer wünschten alle, daß

Digitized by Google

die zwischen Eisenach und Frankfurt anzulegende Eisenbahn ihre Gegend berührte, und es war sowohl der Kurprinz-Regent mit Deputationen zu diesem Zwecke beschickt, als auch das Ministerium des Innern mit Bittschriften angegangen worden, der Wahl der Eisenbahnrichtung über Fulda der über Marburg den Vorzug zu gewähren. Zugleich waren Schriften von dem Baumeister Arnd in Gelnhausen und von dem Professor und ehemaligen Gymnasiallehrer Arnd zu Fulda in Hanau und Fulda im Druck erschienen, worin die Gründe geltend gemacht wurden, welche für einen Bahnzug mit Berührung der Städte Hersfeld, Fulda, Gelnhausen und Hanau sprachen, und worin die technische Ausführbarkeit desselben behauptet ward, mit Widerlegung der Einwendungen, die von Schmitthenner in Gießen in einer 1838 herausgegebenen Druckschrift und von Hrn. v. Groß in seiner Schrift über die Thüringisch-Sächsische Eisenbahn (Weimar 1842) dagegen vorgebracht worden waren. Gleicher Ansicht war überdies in mannichfaltigen Zeitungsartikeln in kurhessischen und auswärtigen öffentlichen Blättern das Wort geredet worden. Da Professor Arnd in Fulda zugleich zum Abgeordneten für den bevorstehenden kurhessischen Landtag erwählt worden war und man auch von andern Deputirten hörte, welche der von demselben vertheidigten Meinung beipflichteten, weil sie es im speziellen Interesse Kurhessens für vortheilhafter hielten, wenn die dasselbe in der Richtung nach Frankfurt hin durchschneidende Eisenbahn den Lauf durch das Fuldaische und Hanauische bekäme als durch Oberhessen, und gesonnen waren, sich dieser Sache anzunehmen, so konnte es wohl nicht fehlen, daß dieser Plan in der nächsten kurhessischen Ständeversammlung eifrige Verfechter finden und das demselben entgegenstehende Projekt der Regierung auf manche Widersacher stoßen würde. Wenn diese Gegenpartei auch nicht die Stimmenmehrheit für sich errang, so konnte sie doch durch ihren Widerspruch dazu beitragen, die so wünschenswerthe, von den Freunden der Eisenbahnen erwartete Einigung der Landstände mit der Staatsregierung über diese Angelegenheit auf mancherlei Weise zu erschweren.

Diese Voransichten fanden auch ihre volle Bestätigung, wie aus den Verhandlungen der Ständeversammlung näher ersichtlich ist.

Bei dem Beginn des Landtages, am 15. Dezember 1842, wurde in der Thronrede von dem Kurprinzen und Mitregenten eröffnet, daß die Vorlagen, welche nach dessen Befehlen den Landständen würden vorgelegt werden, die Errichtung von Eisenbahnen beträfen.

Vom Ministerium wurden hierauf jährlich 1000 Thlr. zu Vorarbeiten für Eisenbahnen angesprochen, deren Bewilligung auch von Seiten der Landstände erfolgte. Ein anderweiter Gesetzentwurf, wegen Abtretung von Grundeigenthum zu Eisenbahnen, wurde den Landständen zur Bestimmung vorgelegt, welcher, von diesen angenommen, die landesherrliche Genehmigung am 4. Juli 1843 erhielt.

Als die nach der Thronrede befohlene Vorlage, wegen Errichtung von Eisenbahnen, unterblieb, machten am 13. Oktober 1843 die Deputirten der Stadt Kassel, daran erinnernd, daß, bis auf Kurhessen, in diesem Augenblick

Digitized by Google

kein größerer Staat sei, in welchem nicht für Eisenbahnen tausende von Händen in Bewegung gesetzt würden, daß für Kurhessen die Statt gefundene Zögerung um so bedenklicher werde, je mehr das Eisenbahnsystem in benachbarten Staaten sich vervollständige, daß es gewiß an der Zeit sei, eine Unternehmung, die so lange berathschlagt, und welche jetzt wohl von allen Seiten geprüft und erwogen worden sei, endlich auch zur Ausführung komme; daß ein längerer Aufschub leicht einer gänzlichen Ablehnung gleich werden könne, der Ständeversammlung den Vorschlag, die hohe Staatsregierung um Auskunft über den dermaligen Stand der Kurhessischen Eisenbahn-Angelegenheit und um thunlichste Beschleunigung der auf die Ausführung einer solchen Eisenbahn Bezug habenden Vorlage zu ersuchen. Auf den Bericht des Ausschusses, dem jener Vorschlag zur Prüfung übergeben war, ersuchte die Ständeversammlung in einem Schreiben vom 11. November 1843 die Staatsregierung um Auskunft über den dermaligen Stand der Kurhessischen Eisenbahn-Angelegenheit, insbesondere über Richtung, Zeit des Beginnens und der muthmaßlichen Vollendung der Bahn, als Privat- oder Staatsbau, über die Größe der Kosten und Beschaffung der Mittel, über die Mittel zur Verzinsung und Tilgung eines etwaigen Anlehens, über die Verwaltung der Bahnen und des auf deren Bau zu verwendenden Kapitals, um thunlichste Beschleunigung der auf die Ausführung einer solchen Eisenbahn Bezug habenden Vorlage.

Auf dieses Schreiben wurde der Ständeversammlung unterm 4. Januar 1844 nachstehender Beschluß des Ministeriums des Innern eröffnet:

„Die Regierung habe der Einführung von Eisenbahnen in Kurhessen sowohl in technischer und gewerblicher Beziehung als in Hinsicht auf die Verhältnisse zu den angrenzenden Staaten, wie auch in finanzieller Rücksicht fortwährend ihre Aufmerksamkeit gewidmet.

Es seien Vorarbeiten vorgenommen worden wegen der Anlage von Eisenbahnen von Kassel nach den Grenzen des Landes in südwestlicher und nordwestlicher, in nördlicher und östlicher Richtung zum Anschluß an die projektirten Bahnen der benachbarten Staaten.

Es sei wegen des Anschlusses und der Fortführung dieser Bahnen verhandelt worden mit dem Königreich Preußen, dem Großherzogthum Sachsen, dem Herzogthum Sachsen-Gotha und Koburg, dem Königreich Baiern, dem Großherzogthum Hessen, der Stadt Frankfurt und dem Königreich Hannover.

Wiewohl die Vorarbeiten zu einem beträchtlichen Theile vollendet seien, so fehle es jedoch noch an mehreren Ermittelungen und Arbeiten, welche zu einem definitiven Abschluß und als Grundlage für eine schließliche Entscheidung nach Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Verhältnisse nicht entbehrt werden könnten.

Es lasse sich nur die allgemeine Angabe machen, daß die Gesammtlänge der in Betracht kommenden Linien ungefähr 30 Meilen betrage, und daß der Kostenbetrag für eine Meile auf 500000 Thaler durchschnittlich anzunehmen sei.

Digitized by Google

Die Verhandlungen mit den auswärtigen Regierungen seien theilweise noch nicht auf den Punkt gediehen, daß ein bestimmtes Resultat derselben mitgetheilt werden könnte, theilweise selbst erst in neuester Zeit angeknüpft, theilweise noch jeder näheren Ausbildung bedürftig, dieselben seien aber für einzelne Landestheile von solcher Bedeutung, daß von ihrem Ergebniß sowohl die Entscheidung über die Bahnrichtungen wesentlich mit abhänge, als auch danach mit zu bemessen sein werde, welchen Maaßregeln wegen der Beschaffung der Kosten, namentlich wegen der Zulassung von Aktien-Unternehmungen, der Unterstützung solcher durch Zinsengarantie, oder der unmittelbaren Betheiligung der Staatskasse, der Vorzug zu geben sein würde.

Nicht zu übersehen sei, daß die Ausführung von Eisenbahnen in Kurhessen größeren Schwierigkeiten unterliege, als in den meisten anderen deutschen Ländern, daß die natürliche Beschaffenheit des Landes hierbei sehr beschränke und die Aufwendung ungewöhnlich großer Kosten erheischen werde, daß die Zerstörung althergebrachten, für einzelne Landestheile wichtigen Verkehrs die unvermeidliche Folge von Eisenbahnen sein werde, und die Einwirkung des Kostenpunktes auf den Finanzhaushalt die sorgfältigste Prüfung nothwendig mache.

Nach dieser Sachlage würden die Absichten und Bemühungen der Regierung wegen Eisenbahnen am meisten dadurch gefördert werden, daß dieselbe sich in den Stand gesetzt sehe, nach Maaßgabe und unter alsbaldiger Benutzung der eintretenden geeigneten Zeitpunkte, sich zu entscheiden, und in dessen Folge auch Verbindlichkeiten und Lasten auf die Staatskasse zu übernehmen, ohne im eintretenden Falle die ständische Beistimmung dazu einholen zu müssen.

Deshalb werde an die Ständeversammlung die Proposition gerichtet, im Allgemeinen ihre Zustimmung zu ertheilen, daß die Regierung zum Zweck der Erbauung von Eisenbahnen, Lasten und Verbindlichkeiten auf die Staatskasse übernehmen könne, um sowohl Zinsen- und andere Garantieen zu versprechen und zu leisten, als auch nach Bedürfniß Anlehen aufzunehmen oder sich bei Aktien-Unternehmungen zu betheiligen."

Diese Entschließung des Ministeriums des Innern gab zu einem Berichte des Ausschusses für Eisenbahnen Veranlassung, welcher vom Herrn von Waitz erstattet wurde. Nachdem in demselben eine Uebersicht der verschiedenen Momente der Eisenbahn-Angelegenheit in Kurhessen gegeben ist, folgert er aus der im Vorstehenden gegebenen Erklärung des Ministeriums des Innern, daß die Regierung noch nicht die Grundlage für eine schließliche Entscheidung gewonnen habe, daß dieselbe, dermal wenigstens Eisenbahnen zu bauen, noch nicht entschieden sei, obwohl sie einräume, daß die Zerstörung althergebrachten wichtigen Verkehrs eine unvermeidliche Folge von Eisenbahnen sein werde, was allerdings eine vollkommene Wahrheit sei, deren Härte nur dadurch beseitigt werden könne, daß man so schnell als möglich im eigenen Lande Eisenbahnen baue, um diesem wenigstens die Vortheile solcher neuen Einrichtungen, bei der Zerstörung des althergebrachten Verkehrs, zuzusichern, welche in größerem Maaße eintreten werde, wenn die Bahnen neben Hessen her, als

Digitized by Google

wenn sie durch Hessen würden gelegt werden. Auch scheint dem Ausschusse diese Erklärung des Ministeriums unvereinbarlich mit den Worten des Landesherrn in der Thronrede, indem Höchstderselbe hiernach Vorlagen wegen Errichtung von Eisenbahnen zu machen befohlen habe. Sei aber die Regierung noch nicht darüber entschieden, ob, wann und wo sie Eisenbahnen bauen wolle, so sei auch kein Grund einzusehen, warum die Ständeversammlung im Allgemeinen ihre Zustimmung ertheilen solle, daß die Regierung zum Zwecke der Erbauung von Eisenbahnen Lasten und Verbindlichkeiten auf die Staatskasse übernehmen könne. Es dürfte dieses mit §§. 94. und 142. der Verfassungsurkunde im Widerspruche stehen, und wäre dieses auch nicht der Fall, so würde es um so weniger Seitens der Stände sich rechtfertigen lassen, als die Regierung selbst erkläre, die Einwirkung des Kostenpunktes auf den Finanzhaushalt mache die sorgfältigste Prüfung nothwendig, deren sich die Stände, die nach eigener Ueberzeugung urtheilen sollen, nach §. 144. der Verfassungsurkunde nicht entschlagen könnten, zumal der Vorschlag der Regierung auch die verfassungsmäßige Wirksamkeit der Ständeversammlung hinsichtlich der Aufbringung und Vertheilung von Abgaben-Beträgen, wegen des Eisenbahnbaues, auf immer ausschließe.

Der Bericht führt ferner aus, je eifriger in ganz Deutschland die Ausführung der Eisenbahnen betrieben werde und je näher, in Folge dessen, das Eisenbahnnetz seiner Vollendung entgegenrücke, um so dringender fühle sich der Vaterlandsfreund gemahnt, in diesem kritischen Augenblicke dem wichtigen Gegenstande seine ernsteste Aufmerksamkeit zuzuwenden und mit allen Kräften eine für Kurhessen günstige Lösung herbeizuführen. Die Frage über den Nutzen und die Nothwendigkeit der Eisenbahnen sei überall und zwar praktisch entschieden. Die Wirklichkeit habe die kühnsten Hoffnungen übertroffen und auf den Eisenbahnen einen Personen- und Waaren-Verkehr hervorgerufen, den man früher kaum geahnet, kaum für möglich gehalten hatte. Der hohe, immer noch steigende Kours fast aller Bahn-Aktien liefere den Beweis, daß eine Kapitalanlage zu solchen Zwecken vortheilhaft und rentabel sich herausstelle; noch größer aber sei jedenfalls der Gewinn, der aus einer Eisenbahnanlage für das von ihr durchschnittene Land erwachse, indem sie ihm Gelegenheit gebe, seine Produkte durch wohlfeile Transporte über einen größeren Länderstrich zu verbreiten und dadurch höher zu verwerthen, sich selbst aber die nöthigen Rohstoffe und Konsumtions-Artikel wohlfeiler zu schaffen, und wird hierbei angeführt, daß bei dem an Hungersnoth grenzenden Nothstande, in Folge des Mißwachses von 1842, demselben im Erzgebirge nur durch die Eisenbahn, welche den Lebensbedarf aus den reichern Fruchtländern schnell herbeiführte, abgeholfen werden konnte. Nichts spreche so bündig gegen die vorgebrachten Bedenken, als daß gerade die Staatsregierungen, welche mit ihren Eisenbahnbauten wirksam vorgeschritten, darin fortwährend am rüstigsten vorangehen und stets neue Linien in Angriff nehmen, z. B. Oesterreich, Preußen, Baiern, Sachsen ꝛc. Unter den beabsichtigten Bahnen bedrohe aber gewiß keine die Interessen Kurhessens so sehr, als die von Bamberg nach Aschaffenburg projektirte. Das höchste Interesse des Landes erheische

Digitized by Google

daher eine rasche Entschließung. Die Eröffnung vom 4. d. M. habe jedoch alle Fragen unbestimmt gelassen.

Der Bericht führt ferner an, wie man im Herbste 1840 in Kassel preußische Kommissarien zur Verhandlung über die Bahnlinie gesehen; am 20sten Dezember 1841 sei in der That ein Vertrag mit Preußen und den sächsischen Herzogthümern abgeschlossen worden, wovon jedoch den Ständen noch keine amtliche Mittheilung zugegangen sei. Im Sommer 1841 seien in Kassel Großherzoglich Hessische und Frankfurtische Kommissare gewesen, um über eine von Kassel nach Frankfurt zu bauende Eisenbahn Verhandlung zu pflegen, und seien von der Ständeversammlung bei ihrer Eröffnung im Spätjahr 1842 noch vorgefunden worden; im Sommer v. J. sei ein Kurhessischer Kommissar Monate lang in Frankfurt, und nach öffentlichen Blättern wären die Verhandlungen zum Abschluß nahe gewesen. Es könne also nicht Alles mehr im Dunkeln liegen. Endlich sei auch noch ein berühmter englischer Eisenbahn-Ingenieur im vorigen Jahre hier anwesend gewesen und habe einige Theile des Landes bereist. Alles dieses zeige, daß die Regierung bereits sehr viel gehandelt habe, und wissen müsse, was im Interesse des Landes zu thun sei. Die natürlichen Verhältnisse in Kurhessen könnten die Lösung der Frage nicht so schwierig machen; denn, wenn auch, wie in der Vorlage gesagt worden, der Eisenbahnbau in Kurhessen Schwierigkeiten habe, so habe doch die Natur die Furchen sehr deutlich bezeichnet, wo nur Eisenbahnen in Kurhessen möglich seien. Wenn das Terrain in Kurhessen bei dem Eisenbahnbau Schwierigkeiten darbiete, so gehöre es doch keineswegs zu den schwierigsten; vielmehr seien in Würtemberg, in Oesterreich und selbst in Baiern viel größere Schwierigkeiten zu überwinden, und die Hindernisse des Terrains in Kurhessen viel weniger groß, als diejenigen, welche zwischen Verviers und Köln besiegt werden mußten. Obgleich die Eisenbahnen in Kurhessen nicht zu den wohlfeilsten gehören, so scheine doch der Anschlag von 500000 Thlr. pro Meile nur ein ungefährer gewesen zu sein, indem andererseits wohl speziellere Mittheilungen gemacht worden wären; es sei daher nicht zu erwarten, daß nicht ebensowohl ein geringerer Aufwand vorausgesetzt werden dürfe. In Betreff der 30 Meilen Länge der Eisenbahnen müsse man annehmen, daß diese Länge alle Eisenbahnlinien in sich schließe, welche einmal in Kurhessen zur Ausführung kommen könnten. Alle diese Bahnen schon jetzt als Aufgabe anzunehmen, sei aber nicht wohl denkbar, und noch weniger werde von einem Kostenaufwande von 15 Millionen Reichsthaler die Rede sein können. Es scheine vielmehr nur nothwendig zu sein, eine Hauptlinie rasch zu Stande zu bringen, denn nach der Erfahrung habe der Anschluß anderer Bahnen dann weit weniger Schwierigkeiten. Die Bausumme von 15 Millionen Thaler verliere demnach bei näherer Betrachtung viel von ihrer Schreckbarkeit. Nur durch ein rasches Handeln werde den Fortschritten anderer Regierungen, zum Nachtheil Hessens, vorgebeugt werden können. Es scheine sehr spät dazu zu sein und dürfe daher nicht länger gewartet werden, zumal noch in Betracht komme, daß die Beschaffung der Geldmittel immer schwieriger werde, je mehr Geld die Eisenbahnen in ganz Deutschland absorbiren. So weit die vorlie-

Digitized by Google

gende Eröffnung als Erwiderung auf das ständische Schreiben vom 11. November v. J. betrachtet werden könne, finde sich keine der Fragen, worüber Auskunft erbeten wurde, auf eine befriedigende Weise beantwortet, daher der Ausschuß nur den Antrag zu stellen vermöge: „der hohen Staatsregierung zu eröffnen, daß die Ständeversammlung auf die Proposition wegen ihrer Allgemeinheit nicht einzugehen vermöge, sich vielmehr nur veranlaßt sehen könne, die hohe Staatsregierung dringend zu ersuchen, die nöthige Einleitung zu treffen, damit den Ständen die durch Schreiben vom 14. November 1843 erbetene Auskunft über Richtung, Zeit des Beginnens und der muthmaßlichen Vollendung der Bahn, als Privat- oder Staatsbau, über die Größe der Kosten und Beschaffung der Mittel ꝛc. baldmöglichst ertheilt werde, eventuell mit thunlichster Beschleunigung eine entsprechende Vorlage über die Ausführung einer solchen Eisenbahn an die Stände gelangen zu lassen.

In der öffentlichen Landtagssitzung am 19. Januar kam dieser Bericht an die Tagesordnung. Der Landtags-Kommissar widersetzte sich jedoch jeder Diskussion über diesen Bericht, indem er zugleich einen Beschluß des Ministeriums des Innern übergab, worin gedachte Berichterstattung des Abgeordneten von Waitz für ungeziemend in Fassung, Form und Ausdrücken erklärt und den Ständen bemerklich gemacht wurde, wie ihrem Ausschuß eine Kritik einer ihnen von Oben herab gemachten Eröffnung ganz und gar nicht zustehe. Auch ward vom Landtags-Kommissar eine Mißbilligung darüber zu erkennen gegeben, daß der fragliche Ausschußbericht bereits in gedruckten Exemplaren ins Publikum gekommen sei.

Was der Landtags-Kommissar beauftragt war, von Seiten des Ministeriums des Innern der Ständeversammlung in Beziehung auf den Ausschußbericht zu eröffnen, lautete folgendermaßen:

„Die Art und Weise, wie der Ausschußbericht über die vorliegende Angelegenheit sich äußere, sei in mehrfacher Beziehung eine sehr ungeeignete, und eben so wenig der Stellung des berichtenden Ausschusses als der Sache angemessen. Statt die ihm gewordene Aufgabe mit gebührendem Ernst und schicklicher Würde zu erfassen und zu behandeln, beschäftigte sich der Ausschuß mit einer nutzlosen und unpassenden Kritik des Verfahrens der Regierung in der Eisenbahn-Angelegenheit, ohne die Gründe desselben zu kennen oder sich um deren Kenntniß bemüht zu haben. Auf diesem Wege überhebe sich der Ausschuß seiner Pflichten gegen die Regierung und gegen die Ständeversammlung, urtheile, ohne auf dem geeigneten Standpunkt und ohne im Besitze zuverlässiger Erkenntnißmittel und Quellen sich zu befinden, darüber ab, wie, seiner Meinung nach, die Eisenbahn-Angelegenheit zu betreiben sei, und gelange zu Anträgen, welche nicht allein die Sachlage und alle billigen Erwartungen bei Seite setzten, sondern auch mit den eigenen Ansichten des Ausschusses über die Förderung der Einrichtung von Eisenbahnen im Widerstreite ständen. Man glaube daher, den Inhalt des erwähnten Berichts zurückweisen zu müssen und erwarten zu dürfen, daß er die Billigung der Ständeversammlung nicht finden werde.“

Digitized by Google

Der interimistische Vorstand des Departements des Innern, Ministerialrath Volmar, hatte sich bei dieser Mittheilung an die Ständeversammlung „kraft Höchsten Auftrages" unterzeichnet. Die Ständeversammlung beschloß hierauf, die Berathung und Beschlußnahme über den von dem Eisenbahn-Ausschuß gestellten Antrag auszusetzen und letzterem die Sache zur Berücksichtigung der eben gehörten Höchsten Mittheilung von neuem zu überweisen.

Noch an dem nämlichen Tage, wo diese öffentliche Sitzung der Ständeversammlung Statt gehabt hatte, nämlich am 19. Januar, richtete der landständische Ausschuß für die Eisenbahnen folgendes Schreiben an die Landtags-Kommission:

„In der heutigen Erklärung Kurfürstlicher Landtags-Kommission über die Eisenbahn-Angelegenheit, welche uns von hoher Ständeversammlung überwiesen ist, wird erwähnt, daß der Bericht des Ausschusses vom 12. Januar 1844 erstattet sei, ohne daß der Ausschuß sich um die Kenntniß der Gründe des Verfahrens der Regierung bemüht habe, und ohne daß derselbe im Besitze zuverlässiger Erkenntnißquellen und Mittel sich befunden habe.

Der Ausschuß konnte, nach seiner Ansicht, zu keinem andern als dem in seinem Bericht an die Ständeversammlung gestellten Antrage gelangen, da ihm über die nachstehenden Fragen die schon von der Ständeversammlung erbetene Auskunft nicht ertheilt war.

Diese Fragen sind:

1. ob hohe Staatsregierung beabsichtige, in Kurhessen Eisenbahnen zu erbauen;
2. in welcher Richtung sie diesen Bau beabsichtige;
3. wann sie mit dem Bau zu beginnen beabsichtige;
4. ob sie den Bau dem Privatunternehmen überlassen oder solchen auf Staatskosten zu unternehmen beabsichtige;
5. auf welche Weise sie im letzteren Falle die Mittel für den Bau zu schaffen beabsichtige;
6. ob und zu welcher Summe sie die Kosten des Baues speziell habe veranschlagen lassen;
7. wodurch sie, im Falle die Baukosten durch eine Anleihe beschafft werden sollen, die Zinsen derselben nebst dem Tilgungsfonds aufzubringen gedenke;
8. in welcher Art sie die Verwaltung der Eisenbahnen und des auf deren Bau zu verwendenden Kapitals führen zu lassen beabsichtige.

Sollte hohe Staatsregierung jetzt geneigt sein, diese Auskunft dem Ausschusse zu ertheilen, so ersuchen wir darum in einer Konferenz, wozu wir hiermit auf Montag den 22. l. M., Vormittags 11 Uhr, ergebenst einladen, und in der wir, falls diese Auskunft nicht ertheilt werden könne, zugleich die Gründe des Anstandes zu erfahren wünschen."

Diese erbetene Konferenz fand am 22. Januar auch wirklich Statt, aber der Landtags-Kommissar war zu weiter nichts beauftragt, als zu erklären, daß in Betreff der von dem landständischen Ausschusse aufgestellten Frage lediglich auf den Inhalt der Proposition der Staatsregierung vom 4. Januar

Digitized by Google

sich bezogen werde und eine anderweite Eröffnung als jene Proposition enthalte, unthunlich sei. In einer zweiten Konferenz, am 24. Januar, rückte die Sache eben so wenig vorwärts, indem der Landtags-Kommissar lediglich die schon erwähnte Erklärung erneuerte.

In einer vertraulichen Sitzung am 2. Februar beschloß unter solchen Umständen die Ständeversammlung, der Landtags-Kommission zu eröffnen, daß sie auf die Proposition der Staatsregierung vom 4. Januar wegen ihrer Allgemeinheit nicht einzugehen vermöge, sich vielmehr nur veranlaßt sehen könne, die Staatsregierung dringend zu ersuchen, die nöthige Einleitung zu treffen, damit den Ständen die erbetene Auskunft über Richtung, Zeit des Beginnens und der muthmaßlichen Vollendung der Bahn, als Privat- oder Staatsbau, über die Größe der Kosten und Beschaffung der Mittel zur Verzinsung und Tilgung einer etwaigen Anleihe, über die Verwaltung der Bahn und des auf deren Bau zu verwendenden Kapitals baldmöglichst ertheilt werde — eventuell mit thunlichster Beschleunigung eine entsprechende Vorlage über die Ausführung einer solchen Bahn an die Stände gelangen zu lassen. Am Schlusse dieser Erklärung der Landstände heißt es:

„Konnte auch die Ständeversammlung, weil sie in der Proposition die für ihre verfassungsmäßige Thätigkeit nothwendige Grundlage vermißte, der Absicht hoher Staatsregierung auf dem vorgeschlagenen Wege nicht entsprechen, so ist sie doch von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die Eisenbahnfrage als eine der wichtigsten Angelegenheiten des Landes zu betrachten sei.

Die Ständeversammlung erklärt noch ausdrücklich ihre Bereitwilligkeit, die hohe Staatsregierung in der glücklichen Lösung dieser Frage kräftigst zu unterstützen, sobald sie hierzu, unter Berücksichtigung des obigen Ersuchens, durch eine umfassende Vorlage in den Stand gesetzt sein wird.

Bei dem Fortschritte, den die Eisenbahn-Unternehmungen in anderen Staaten Deutschlands immer mehr gewinnen, bei Berücksichtigung der etwaigen Gefahr einer Umgehung, so wie mit Rücksicht auf die größeren Opfer, die das Unternehmen bei längerer Aussetzung der Entscheidung fordern könnte, kann es die Ständeversammlung im Interesse des Landes nur nothwendig und wünschenswerth finden, daß eine Vereinbarung der hohen Staatsregierung und der Stände hierüber baldigst erfolgen möge."

Am 20. Februar wurde hierauf der Ständeversammlung in geheimer Sitzung von Seiten der Regierung eine Mittheilung gemacht, welche alle an sie gerichteten Fragen so befriedigend beantwortete, daß einer endlichen Beschlußnahme dieser Angelegenheit nichts mehr im Wege stand. So viel darüber bekannt wurde, war bei der Richtung für die Bahn zwischen Kassel und Frankfurt dem Wege über Marburg vor demjenigen über Fulda der Vorzug gegeben. Der Bau dieser Eisenbahn durch das Hessen-Kasselsche und Hessen-Darmstädtische Oberhessen und durch die Wetterau bis Frankfurt sollte im Verein mit dem Großherzogthum Hessen und der Stadt Frankfurt unternommen werden. Die Länge der Kurhessischen Bahnstrecke war auf 14 Meilen angegeben; der Kostenvoranschlag hatte sich auf 7,600000 Thlr. belaufen; diese

Digitized by Google

Summe war jedoch durch den englischen Ingenieur Stephenson, der 1843 in Kassel war, um zu Rathe gezogen zu werden, und die Bahnlinie, so weit sie durch Kurhessisches Gebiet lief, bereist hatte, bis auf 6,500000 Thlr. ermäßigt worden. Die Bahn sollte auf Staatskosten erbaut und zu diesem Behufe das nöthige Kapital zu 3½ Prozent aufgenommen werden. Der Finanzminister hatte die Aussicht gestellt, daß zur Deckung der Zinsen des aufzuwendenden Kapitals keine Erhöhung der Abgaben erforderlich sein werde, indem mit Zuversicht zu erwarten stehe, daß diese Eisenbahn hinlänglich rentiren werde. — Dieser Schienenweg sollte sich einer Lippstadt-Halleschen Bahn anschließen, deren Bau man auf Aktien unternehmen wollte. Bevor aber dieser Anschluß nicht vollständig bewerkstelligt wäre, sollte mit dem Bau der Frankfurter Linie nicht begonnen werden.

In dem hierauf in der Schlußsitzung am 3. April 1844 der Ständeversammlung von Seiten der Regierung vorgelegten Entwurfe des Landtagsabschiedes war im §. 6. eine Bestimmung enthalten, welche lautete:

„Zur Ausführung einer Eisenbahn von Kassel über Marburg bis zur Landesgrenze bei Sichertshausen soll eine Anleihe von 6 Mill. Thaler im Laufe dieser Finanzperiode bis zum Betrage von 2 Mill. Thaler, soweit es erforderlich sein sollte, aufgenommen werden."

Der landständische Ausschuß für die Errichtung von Eisenbahnstraßen in Kurhessen hatte dagegen folgende Fassung dieses §. 6. für die Landtagsabschieds-Akte in Vorschlag gebracht:

„Um unsern Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche sich von einer Verbindung unserer Lande mit den Nachbarstaaten durch eine Eisenbahn für die Belebung und Beförderung des Verkehrs erwarten lassen, haben wir uns zunächst für einen Eisenbahnbau von Kassel in der Richtung nach Frankfurt a. M. entschlossen. Es soll zu dem Ende eine für den allgemeinen Gebrauch bestimmte Eisenbahn von Kassel längs der Fulda bis in die Nähe von Grifte, von da längs der Edder bis Altenburg (im Amtsbezirke Felsberg in Niederhessen), von diesem Orte längs der Schwalm bis Treysa, von da weiter, das Thal der Werra verfolgend und hinter Neustadt die Wasserscheide zwischen Weser und Rhein überschreitend, nach Kirchhain (in Oberhessen), dann längs der Ohm bis Kölbe und im Thale der Lahn, bei Marburg vorüber bis zur Landesgrenze bei Sichertshausen (zwischen Marburg und Gießen, an der Grenze des Großherzogthums Hessen) in Bau genommen werden, wenn der Anschluß dieser Bahn an eine solche von Halle über Kassel nach dem Niederrhein in ihrer ganzen Ausdehnung, und sowohl rücksichtlich der Mittel als der Zeit der Ausführung durch Aktienunternehmung gesichert sein wird. Unter diesem Vorbehalt ist die Zustimmung der getreuen Landstände erfolgt, wonach zum Zwecke der Erbauung der vorgezeichneten Eisenbahn (von Kassel nach Oberhessen in der Richtung von Frankfurt a. M.) eine zu 3½ Proz. verzinsliche Anleihe erhoben werden soll."

Digitized by Google

Zuletzt kam der landständische Ausschuß mit der Landtags-Kommission über nachfolgende Fassung des gedachten §. 6. des vom Landesherrn zu ertheilenden Landtagsabschiedes überein, die späterhin auch von der Plenarversammlung angenommen worden ist:

„Zur Ausführung einer Eisenbahn von Kassel über Marburg bis zur Landesgrenze bei Sichertshausen soll — unter dem Vorbehalte, daß die Ausführung der genannten Eisenbahn nicht eher begonnen werde, als bis eine Eisenbahnverbindung zwischen Halle und dem Niederrhein über Kassel durch eine Aktienunternehmung gesichert sein wird — eine zu 3½ Prozent verzinsliche, allmählig mit jährlich wenigstens ½ Prozent zu tilgende Anleihe von 6 Mill. Thlr., gegen Ausstellung von Obligationen, die zum Nennwerthe auszugeben sind, nach Bedarf und zwar im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode bis zu 2 Mill. Thlr. aufgenommen werden."

Hiernach war also ein von der Kurhessischen Regierung vorzunehmender Bau einer von Kassel nach Oberhessen bis zur Großherzogl. Hessischen Grenze laufenden Eisenbahnstraße von der Bedingung abhängig gemacht, daß die von Halle durch Thüringen bis Eisenach, und von da über Kassel bis in die preußische Provinz Westphalen in der Richtung von Lippstadt beabsichtigte zuvor zu Stande käme. So lange man daher über diesen Punkt nicht vollständig sicher gestellt war, konnte die Regierung auch keine Maaßregeln ergreifen, um den Bau der von Kassel nach Frankfurt führenden Eisenbahn, soweit sie kurhessisches Gebiet zu berühren hatte, in Angriff nehmen zu lassen.

Hiernach erklärt es sich denn, daß Monate vergingen, ohne daß man die geringste Vorkehrung wahrnehmen konnte, daß man in Kurhessen ernstlich mit der baldigen Errichtung von Eisenbahnverbindungen umgehe. Fortdauernd hörte man zwar diese Angelegenheit mit dem lebhaftesten Interesse in allen Kreisen der Gesellschaft besprechen, und man kann behaupten, daß es selten einen Gegenstand gegeben hat, der so übereinstimmend die öffentliche Meinung für sich gehabt hätte, wie dieser; denn alle Parteien, mochten sie auch über die Nützlichkeit der Eisenbahnen an sich verschiedene Ansichten hegen, waren doch in dem Punkte einig, daß der Bau derselben für Kurhessen zu einer unvermeidlichen Nothwendigkeit geworden war, wenn das Land nicht vollständig von Eisenbahnen umgangen werden sollte.

Nachdem im April 1844 durch eine Uebereinkunft in Berlin zwischen Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Koburg die Eisenbahnstraße von Halle bis Eisenach in der Nähe der kurhessischen Grenze fest beschlossen war, wurde von diesen drei Regierungen auf eine definitive Erklärung von Seiten Kurhessens gedrungen, daß diese Linie bis Kassel, und weiterhin auf der einen Seite in der Richtung nach Frankfurt, auf der anderen in der nach der preußischen Provinz Westphalen fortgeführt werden sollte. Ein Termin, um diese Erklärung abzugeben, wurde bis zum 26. Juli festgesetzt und dabei zugleich angekündigt, daß, wenn eine solche nicht erfolgt sein würde, die Unterhandlungen mit Kurhessen abgebrochen werden würden, um mit der

Digitized by Google

baierischen Regierung über die Fortsetzung der Thüringischen Eisenbahn durch Franken, mit völliger Umgehung des kurhessischen Gebiets, zu unterhandeln. Hierauf wurde denn diese Angelegenheit von der Kurhessischen Regierung mit der größten Thätigkeit betrieben und die beruhigende Zusicherung gegeben, daß die Höchste Genehmigung der Fortsetzung der Halle-Eisenachischen Eisenbahn über Kassel nach Frankfurt nun feststehe.

Sowohl für die Uebernahme der zur Deckung der Baukosten für die Bahn von Kassel bis Frankfurt zu machenden Staatsanleihe, als auch für die Bildung der Aktiengesellschaft zur Ausführung der Eisenbahn von der sachsen weimar-eisenachschen Grenze über Kassel bis zur preußischen Provinz Westphalen, hatten sich gleich vom Anfang an, sobald die von der Regierung, in Uebereinstimmung mit der Ständeversammlung gefaßten Beschlüsse bekannt geworden waren, verschiedene Gesellschaften einheimischer und fremder Bankiers gemeldet, deren Eingaben und Propositionen seit der Zeit Höchsten Orts zur Entscheidung vorlagen. Von diesen mit einander rivalisirenden Gesellschaften hat das Haus Rothschild in Frankfurt a. M. den Sieg davon getragen. Nach den, über den desfallsigen Vertrag bis jetzt bekannt gewordenen Nachrichten soll zwar die Eisenbahn für Staatsrechnung ausgeführt, von dem genannten Hause aber die Beischaffung des zu dem Behufe erforderlichen Baukapitals übernommen werden, welches vorläufig auf 6 bis 8 Millionen Thaler veranschlagt ist. Für das Darlehen wird die Lotterie-Form gewählt, so daß dessen Verzinsung und allmählige Tilgung mittelst periodischer Looszieh ungen innerhalb der nächsten dreißig Jahre Statt finden soll, während deren Verlauf der Reinertrag der Bahn zwar für jene Zwecke überwiesen, der Staat jedoch verpflichtet ist, aus andern Mitteln das etwa Fehlende zuzuschießen.

Was den unmittelbaren Angriff der Eisenbahn selbst noch immer verzögert, ist die Meinungsverschiedenheit der betheiligten Regierungen über das Maaß der Kostenvertheilung. Daß die Stadt Frankfurt, bei der großen Wichtigkeit dieser Eisenbahn für ihren Handel, ihre Verbindlichkeit durch die Sorge für die Errichtung der in ihr Gebiet fallenden Trace nicht ablösen kann, springt in die Augen; aber die Ansprüche Kurhessens an ihre Betheiligung erscheinen ihr, wie man vernimmt, zu groß. Die Großherzogl. Hessische Regierung, der insbesondere daran gelegen sein muß, den zusammengetretenen Ständen den Nachweis zu führen, daß zu dem Bau der Bahn, welche, nach der Verabredung auf dem Landtage vom Jahre 1842, gleichzeitig mit der Main-Neckar-Eisenbahn zu vollführen war, wirklich geschritten sei, wird hoffentlich, bei ihrer vermittelnden Tendenz, die obwaltende Schwierigkeit heben und die schon längeren, dieserhalb eingeleiteten Verhandlungen endlich zu einem günstigen Ausgang bringen.

2. Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

a. Geschichte derselben.

Nach dem Beschlusse der Ständeversammlung vom Jahre 1844 war die Ausführung der im Vorstehenden beschriebenen Eisenbahn von dem Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung der Thüringischen Bahn mit dem Niederrhein über Kassel abhängig gemacht. Ehe daher der vorhin erwähnte Vertrag mit dem Hause

Digitized by Google

Rothschild abgeschlossen wurde, überließ die Regierung den Bankierhäusern Bernus du Fay, Gebr. Bethmann und Nikolaus Schmidt zu Frankfurt a. M., auf deren Verlangen, die Aufbringung der zu diesem Unternehmen erforderlichen Geldmittel. In Folge hiervon machten dieselben bekannt, daß sie, Behufs der Beschaffung der 8 Millionen Thaler, in 80000 Stück auf den Inhaber lautenden Aktien von 100 Thlr., zu Kassel (im Lokal der Eisenbahn-Kommission), zu Hanau (bei den H. H. du Fay, Leisner u. Komp.) und zu Frankfurt a. M. (bei den H. H. Gebr. Bethmann) Subskriptionslisten auszuliegen hätten, in welche Jedermann die Geldbeträge, für welche er sich bei diesem Unternehmen betheiligen wollte, mittelst Beifügung eigenhändiger Unterschrift, oder durch schriftliche Anmeldung einzeichnen könnte.

Die hierauf erfolgten Zeichnungen beliefen sich nach Zusammenstellung aller Subskriptionslisten auf das Doppelte des Baukapitals von 8 Millionen, so daß jeder Unterzeichner, in Folge der festgesetzten Subskriptionsbedingungen, nur die Hälfte der von ihm eingezeichneten Beträge erhielt, rücksichtlich solcher Subskriptionen aber, deren Reduktion Theilsummen unter 100 Thlr. ausmachten, wurde für jeden reduzirten Betrag unter 100 Thlr. eine ganze Aktie gewährt. Auf die so reduzirten Einzeichnungen hatten sämmtliche Theilnehmer in den Tagen vom 1. bis 14. Oktober 10 Prozent entweder in Kassel, oder in Hanau, oder in Frankfurt a. M. einzuzahlen.

Unterm 2. Oktober 1844 erfolgte hierauf die Bestätigungs-Urkunde des Statuts, welche wie nachstehend lautete:

„Von Gottes Gnaden Wir Friedrich Wilhelm, Kurprinz und Mitregent von Hessen, Erbgroßherzog von Fulda ꝛc. ꝛc., thun hiermit kund:

Nachdem Wir die Erbauung einer Eisenbahn unter der Benennung: „Friedrich-Wilhelms-Nordbahn", welche, an die Thüringische Eisenbahn sich unmittelbar anschließend, von dem Anschlußpunkte aus über Hönebach, Rotenburg und Melsungen nach Kassel und weiter zur preußischen Grenze bei Haueda führen soll, und zwar durch eine Aktienunternehmung, gnädigst beschlossen, auch die Bankiers Franz Bernus du Fay (Eigenthümer der Handlungsfirma du Fay, Leisler u. Komp. in Hanau), Gebrüder Bethmann und Philipp Nikolaus Schmidt zu Frankfurt a. M., mit der Bildung der deshalbigen Aktiengesellschaft beauftragt haben, und diese Gesellschaft durch Zeichnung des zum Bau und Betriebe der genannten Eisenbahn als erforderlich vorläufig festgestellten Kapitales zu Stande gekommen ist; so ertheilen Wir dem hier angefügten Statut der Gesellschaft für die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn hierdurch Unsere landesherrliche Bestätigung. Urkundlich Unserer höchsteigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staatssiegels gegeben zu Kassel, am 2. Oktober 1844.

Friedrich Wilhelm."

Folgendes ist der Inhalt des Statuts:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Unter der Benennung: Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft verbindet sich eine, mit den Rechten einer juristischen Person versehene Aktiengesellschaft zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn, welche, an die Thüringische Ei-

Digitized by Google

senbahn sich unmittelbar anschließend, von dem noch näher zu bestimmenden Anschlußpunkte aus, über Hönebach, Rotenburg und Melsungen nach Kassel und weiter zur preußischen Grenze bei Haueda, Behufs Anschlusses an die Minden-Kölner Bahn, führt. Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, auf Verlangen der Kurfürstl. Regierung, eine Pferde-Zweigbahn von Kassel nach Karlshafen herzustellen. Die durch die Kurfürstl. Regierung getroffenen Anordnungen und Vereinbarungen mit dem vorläufigen Ausschusse, so wie die von ihr besorgten technischen Vorarbeiten und Untersuchungen, sind von der Gesellschaft gegen Erstattung der bewilligten und aufgewendeten Kosten zu übernehmen. Die Festsetzung der Bahnlinie und des Bauprojekts bleibt der Kurfürstl. Regierung vorbehalten. Die Krone des Bahnkörpers muß alsbald in der Breite für zwei Geleise hergestellt werden, wenn gleich die Legung des zweiten Geleises auf derselben ausgesetzt bleiben kann, bis solche als Bedürfniß erscheint.

§. 2.

Die Gesellschaft hat, außer den im gegenwärtigen Statute enthaltenen Bestimmungen, durch die Bestimmungen des Vertrages zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg und Gotha, die Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Kassel ꝛc. betreffend, vom 20. Dezember 1841, als sie bindende Vorschriften anzuerkennen. Auch hat sie, soweit die Kurfürstl. Regierung solches anordnen wird, nicht nur einen von der Postverwaltung gestellten Wagen mit dem von der Postverwaltung demselben gegebenen Inhalte für diese auf bestimmten Zügen, sondern auch das auf Dienstreisen sich befindende und sich deshalb gehörig legitimirende Kurf. Dienerpersonal gänzlich frei auf der Bahn zu befördern. Zum ausschließlichen Gebrauche der Landesherrschaft ist von der Gesellschaft ein besonderer Wagen bereit zu halten und dem Verlangen um Anordnung von außerordentlichen Fahrten für den Hof stets zu entsprechen, und wird die in einem solchen Falle zu leistende Vergütung von der Kurfürstl. Regierung festgestellt.

§. 3.

Für den Grunderwerb ꝛc. gelten die deshalb ertheilten oder noch ergehenden gesetzlichen Vorschriften, namentlich das Gesetz vom 4. Juli 1843, über die Anlegung von Eisenbahnen ꝛc.

§. 4.

Die Gesellschaft ist verbunden, binnen 5 Jahren, vom Tage der Ertheilung dieses Statuts an gerechnet, die ganze Bahn, von der preußischen Grenze bis zum Anschlußpunkte an die Thüringische Bahn, zu vollenden. Sollte durch Verschulden der Gesellschaft dieser Termin nicht eingehalten werden, so ist die Kurfürstl. Regierung befugt, die alsdann noch rückständigen Arbeiten auf Kosten der Gesellschaft zur Ausführung bringen zu lassen, oder die Bahn unter Bedingung der Vollendung auf Rechnung der Gesellschaft öffentlich zu versteigern.

§. 5.

Sofern die Kurfürstl. Regierung ihre Zustimmung dazu ertheilt, kann die Gesellschaft das Unternehmen sowohl auf Anlage von Zweigbahnen, als auch auf die Fortführung der Bahn nach Bamberg einerseits und nöthigenfalls von der Grenze bei Haueda bis zum Anschluß an die Minden-Kölner Bahn andererseits erstrecken. Die Direktion der Gesellschaft ist ermächtigt, mit Zustimmung des Verwaltungsrathes und unter Genehmigung der Kurfürstl. Regierung, auch auf anderen Bahnen den Betrieb für eigene Rechnung zu übernehmen und deshalb Verträge abzuschließen.

Digitized by Google

§. 6.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach den Bestimmungen der Kurfürstl. Regierung, den Anschluß anderer Bahnen an ihre Bahn, und den Transportbetrieb auf dieser durch andere Unternehmer, gegen Entrichtung des von der Kurfürstl. Regierung festzusetzenden Bahngeldes, zu gestatten.

§. 7.

Die anzuwendenden Dampf- und Transportwagen unterliegen einer vorgängigen Prüfung und Genehmigung der Kurfürstl. Regierung nach den darüber zu ertheilenden näheren Vorschriften.

§. 8.

Die Kurfürstl. Regierung behält sich den Erlaß eines Bahn-Polizei-Reglements vor.

§. 9.

Der Tarif, sowohl für die Güter- als für die Personenbeförderung, so wie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Aenderung dieser Tarife, bedarf der Genehmigung der Kurfürstl. Regierung. Auch bleibt derselben nicht nur die Genehmigung, sondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu sichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.

§. 10.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Kassel und ihren ordentlichen Gerichtsstand bei dem dortigen Kurfürstl. Stadtgerichte.

§. 11.

Das zum Bau der in §. 1. bezeichneten Bahn nebst Zubehör, zur Anschaffung des Betriebsmaterials und Inventars, zur Verzinsung der Einzahlungen und Bestreitung der Generalkosten bis zu dem in §. 12. bestimmten Zeitpunkte erforderliche Kapital wird vorläufig auf Acht Millionen Thaler festgesetzt und durch Aktien zu Einhundert Thaler aufgebracht.

§. 12.

Die definitive Feststellung des nöthigen Kapitals erfolgt durch die Direktion, mit Zustimmung des Verwaltungsrathes und unter Genehmigung der Kurfürstl. Regierung, nach Ablauf desjenigen Jahres, in welchem der Betrieb auf der ganzen Bahn eröffnet wird. Sollte sich dabei ein Mehrbedarf über den angenommenen Betrag von 8,000000 Thaler herausstellen, so wird dieser Mehrbedarf, nach der Bestimmung der Kurfürstl. Regierung, entweder durch Erhöhung des Aktienkapitals, oder durch eine Anleihe aufgebracht.

§. 13.

Jeder Zeichner einer Aktie ist Mitglied der Gesellschaft (Aktionär), unterwirft sich dem Statute derselben, und nimmt an dem Gewinne und Verluste nach Verhältniß seines Aktienkapitals Antheil. Er scheidet durch Veräußerung des Certifikates (§. 21.) aus der Gesellschaft, und der rechtmäßige Erwerber des Certifikates wird Mitglied der Gesellschaft. Jeder Vorzeiger eines Certifikates wird Seitens der Gesellschaft als legitimer Eigenthümer angesehen. Nach erfolgter Ausfertigung der Aktien wird jeder Inhaber einer Aktie Mitglied der Gesellschaft, und, als solches, durch Vorzeigung der Aktie legitimirt.

§. 14.

Ueber den Kapitalbetrag seiner Aktien hinaus ist kein Aktionär zu Zahlungen verpflichtet, den Fall der Konventionalstrafe (§. 24.) ausgenommen.

§. 15.

Zur Bildung eines Reservefonds für außerordentliche Fälle und für Vermeh-

Digitized by Google

rung der Betriebsmittel wird aus dem Ertrage des Unternehmens jährlich ein Viertel-Prozent des Aktienkapitals verwendet, wenn der jährliche Reinertrag mindestens 4½ Prozent ausmacht. Erreicht er diese Summe nicht, so werden dem Reservefonds in solchen Jahren nur 5000 Thlr. gut geschrieben, falls die jährlich abzuhaltende Generalversammlung nicht einen höheren Betrag zu diesem Zwecke bestimmen sollte. Doch darf sich der Bestand des Reservefonds nicht höher als auf 6 Prozent des Aktienkapitals belaufen.

§. 16.

Wenn der Reinertrag mehr als 6 Prozent des Aktienkapitals ausmacht, so wird ein Drittel des Mehrbetrages zur Bildung eines Amortisationsfonds in Abzug gebracht und in der Art verwendet, daß Aktien nach dem Tageskurse angekauft werden. Diese angekauften Aktien gehen in das Eigenthum der Staatsverwaltung über, und die darauf fallenden Dividenden fallen ebenfalls diesem Fonds zu. Auch bleibt es der Kurf. Regierung unbenommen, den gedachten Fonds noch durch besondere Einzahlungen zu verstärken.

§. 17.

Nach Ablauf von 30 Betriebsjahren hat die Kurf. Regierung das Recht, die Bahn und das zur Transport-Unternehmung gehörige Inventar, mit allem Zubehör, so wie mit dem angesammelten Reservefonds und mit den etwa vorhandenen Aktiv-Forderungen, käuflich an sich zu nehmen, unter den Bedingungen, daß

1. die Absicht des Ankaufs ein Jahr zuvor der Gesellschaft angekündigt wird;
2. der Gesellschaft der 25fache Betrag derjenigen jährlichen Dividende gezahlt wird, welche im Durchschnitte der letzten fünf Jahre den Aktionären ausgezahlt worden ist;
3. die Passiv-Forderungen der Gesellschaft ebenfalls auf die Staatskasse übergehen, und
4. bis zur Regulirung der Auseinandersetzung mit der Gesellschaft, bis zur Einlösung der Aktien und Uebernahme der Schulden die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn verbleibt.

§. 18.

Für Kriegsbeschädigungen, es mögen solche von dem Feinde ausgehen, oder in dem Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft einen Ersatz von der Staatskasse nicht in Anspruch nehmen.

§. 19.

Das ertheilte Statut wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besonderen Bestimmungen nicht erfüllt, und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§. 20.

Die statutenmäßig zu erlassenden öffentlichen Aufforderungen oder Bekanntmachungen werden als gehörig bewirkt erachtet, wenn sie in der Kasselschen Allgemeinen Zeitung, der Hanauer Zeitung und der Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung erschienen sind. Im Falle des Eingehens eines dieser Blätter hat die Direktion in den beiden anderen das an dessen Stelle tretende ein- für allemal bekannt zu machen.

Digitized by Google

II. Besondere Bestimmungen.

A. Von den Aktien, Zinsen und Dividenden.

§. 21.

(Die Aktien, auf den Betrag von 100 Thaler ausgefertigt, werden erst dann ausgegeben, wenn der volle Betrag für dieselben zur Gesellschaftskasse berichtigt ist; sie werden von wenigstens zwei Direktions-Mitgliedern oder Stellvertretern unterschrieben. Bis zur Ausfertigung dieser Aktien werden mit Nummern bezeichnete Certifikate ausgegeben, welche zugleich die Quittungen über die geleisteten Einzahlungen sind, bei jeder neuen Einzahlung gegen andere von verschiedener Farbe ausgetauscht werden, und nur mit Facsimile-Unterschriften, jedoch mit einem Gesellschafts-Stempel versehen sind. Die Certifikate über die ersten 10 Prozent tragen die Facsimile-Unterschrift des vorläufigen Ausschusses, so wie eines Regierungs-Kommissars, die späteren die Facsimile-Unterschriften zweier Direktoren; doch steht es der Direktion (§. 57.) frei, seiner Zeit zu bestimmen, ob die späteren Certifikate statt der Facsimile-Unterschriften wirkliche Unterschriften tragen sollen.)

§. 22.

(Als Einzahlungs-Beträge und Termine werden festgesetzt: erster Termin 10 Prozent bei der Unterzeichnung bis zum 14. Oktober 1844, und zu je 5 Prozent der 2te bis 19te Termin bis 1. Dezbr. 1844, 1. Februar, 1. Mai, 1. Aug. und 1. Nov. 1845, 1. Febr., 1. Mai, 1. Aug. und 1. Nov. 1846, 1. Febr., 1. Mai, 1. Aug. und 1. Nov. 1847, 1. Febr., 1. Mai, 1. Aug. und 1. Nov. 1848, und 1. Febr. 1849.)

§. 23.

Die Aktienzeichner sind für zehn Prozent des Nominalbetrages ihrer Aktien verhaftet, und können sich von dieser Verpflichtung durch Uebertragung ihrer Rechte an Andere nicht befreien.

§. 24.

(Zahlt ein Aktionär einen nach §. 22. fälligen Einschuß nicht spätestens an dem bestimmten letzten Zahlungstage ein, so kann er zwar zur Nachzahlung zugelassen werden, verfällt alsdann aber für jede Aktie in eine Konventionalstrafe von 2 Thaler. Der Inhaber wird unter zweimaliger öffentlicher Bekanntmachung (§. 20.), unter Angabe der Nummer des Certifikates aufgefordert, die rückständige schuldige Rate nebst der Konventionalstrafe einzuzahlen. Erfolgt innerhalb vier Wochen nach der letzten Einrückung die Zahlung der rückständigen Rate und der Strafe nicht, so verfallen die auf das betreffende Certifikat gemachten Einzahlungen der Gesellschaft; das Certifikat selbst wird für ungültig erklärt und dies öffentlich bekannt gemacht. Statt des für ungültig erklärten Certifikates wird ein anderes, welches die nämlichen Rechte und Pflichten, wie das frühere, begründet, ausgefertigt und zum Besten der Gesellschaft öffentlich verkauft.)

§. 25.

Nach erfolgter Einzahlung des ganzen Nominalbetrages werden die Aktien, gegen Rückgabe des Certifikates, ausgehändigt. Die Richtigkeit der Legitimation Desjenigen, der das Certifikat präsentirt, um die Aktie in Empfang zu nehmen, ist die Direktion zu prüfen zwar berechtigt, aber nicht verpflichtet, und es finden Ansprüche Dritter an die Gesellschaft nach erfolgter Aushändigung der Aktie nicht weiter Statt.

§. 26.

(Das eingezahlte Aktienkapital wird während der Bauzeit bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem der Betrieb auf der ganzen Bahn eröffnet wird, mit

Digitized by Google

4 Prozent jährlich verzinset. Die Zinsen werden aus dem Bau-Fonds entnommen, soweit sie nicht schon aus dem während der Bauzeit durch den Betrieb aufkommenden Ertrag gedeckt werden. Die Verzinsung der einzelnen Einzahlungen beginnt mit dem Schluß-Einzahlungstage. Die Berichtigung der Zinsen bis zur letzten Theilzahlung geschieht durch Abrechnung auf die jedesmaligen ferneren Theilzahlungen. Durch Cession eines Certifikates wird das Recht auf die Zinsen der Einzahlungen, auch ohne daß deren besondere Erwähnung geschieht, mit übertragen.)

§. 27.

(Von dem Zeitpunkte ab, mit welchem die Verzinsung aus dem Baufonds aufhört, werden die nach Abzug der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, so wie des zum Reservefonds fließenden Betrages (§. 15.) verbleibenden Einnahme-Ueberschüsse — der Reinertrag — jährlich als Dividende auf sämmtliche Aktien vertheilt (s. §. 16.).

§. 28.

(Mit jeder Aktie werden für eine angemessene Anzahl von Jahren Dividenden-Scheine ausgegeben und von mindestens Einem Mitgliede der Direktion unterschrieben. Dividendenscheine, welche innerhalb vier Jahren, von der Verfallzeit ab gerechnet, nicht erhoben werden, verfallen zum Vortheil eines für die Beamten der Gesellschaft zu bildenden Pensions- und Unterstützungs-Fonds.)

§. 29.

(Angeblich vernichtete oder verloren gegangene oder sonst abhanden gekommene Aktien oder Certifikate müssen öffentlich aufgeboten und mortifizirt werden, bevor eine neue Ausfertigung erfolgen kann. Der Gerichtsstand für diese Aufgebote ist das Kurfürstl. Stadtgericht zu Kassel.)

B. Von den Generalversammlungen.

§. 30.

(Ueber besonders wichtige Angelegenheiten der Gesellschaft wird in Generalversammlungen Beschluß gefaßt, welche in jedem Jahre, der Regel nach im zweiten Quartale, gehalten, jedoch auch außerordentlich einberufen werden, so oft es von der Kurf. Regierung, dem Verwaltungsrathe oder der Direktion für nöthig erachtet wird.)

§. 31.

Die Generalversammlungen werden von der Direktion berufen und in Kassel gehalten. Die Einladung erfolgt durch dreimalige Bekanntmachung. Die letzte Insertion muß spätestens vierzehn Tage vor dem Tage der Versammlung erfolgen.

§. 32.

(Die Kurfürstl. Regierung wird in den Generalversammlungen durch die von ihr zu bestellenden Direktions-Mitglieder vertreten, welche nicht Aktionäre zu sein brauchen. An den Generalversammlungen können nur solche Aktionäre Theil nehmen, welche mindestens fünf Aktien oder entsprechende Certifikate besitzen. Der Besitz von fünf bis zehn Aktien gewährt Eine Stimme, bei dem Besitz einer größeren Anzahl steht jedem Theilnehmer für je zehn Aktien Eine Stimme zu; eine größere Anzahl als zehn Stimmen kann kein Aktionär für sich in Anspruch nehmen. Bei Zählung der Stimmen werden die eigenen des Aktionärs mit denen seiner Machtgeber dergestalt zusammengerechnet, daß ein in der Versammlung anwesender Aktionär für sich und als Bevollmächtigter anderer Aktionäre zusammen höchstens zehn Stimmen erhält.)

Digitized by Google

§. 33.

Der Generalversammlung beizuwohnen und darin die Rechte der Aktionäre auszuüben, sind nur Diejenigen berechtigt, welche spätestens acht Tage vor der Versammlung die von ihnen eigenthümlich besessenen Aktien, oder, vor deren Ausfertigung, die Certifikate, in dem Bureau der Gesellschaft vorgezeigt und dadurch die Zahl der Stimmen, zu welchen sie berechtigt sind, nachgewiesen haben. Hierüber empfangen sie eine Bescheinigung, welche zugleich als Einlaßkarte in die Versammlung dient.

§. 34.

(Es ist jedem nach §. 33. legitimirten Aktionär gestattet, sich durch einen aus der Zahl der übrigen Aktionäre gewählten Bevollmächtigten, auf den Grund einer schriftlichen, lediglich der Prüfung der Direktion unterliegenden Vollmacht, vertreten zu lassen. Moralische Personen werden durch einen Bevollmächtigten vertreten, welcher entweder aus der Zahl ihrer Repräsentanten erwählt oder ein Aktionär sein muß. Handlungshäuser können durch ihre Prokura-Träger, selbst wenn diese nicht Aktionäre sind, vertreten werden. Minderjährige und Ehefrauen dürfen durch ihre Vormünder und Ehemänner, wenn diese auch nicht selbst Aktionär sind, und ohne daß es für dieselben einer Autorisation oder Vollmacht bedarf, vertreten werden. Frauen können der Generalversammlung nur durch Bevollmächtigte beiwohnen. Nichterscheinende Aktionäre sind den Beschlüssen der Anwesenden unterworfen.)

§. 35.

(Regelmäßige Gegenstände der Berathung und Beschlußnahme der Generalversammlung sind:

1. der Bericht über die Ausführung des Baues und über die Geschäfte des verflossenen Jahres, unter Vorlegung des Rechnungsabschlusses;
2. die Entscheidung über solche Rechnungs-Erinnerungen des Verwaltungsrathes, in Betreff deren derselbe sich mit der rechnungslegenden Direktion nicht einigen kann, vorbehaltlich des Rechtsweges;
3. die Wahl und etwaige Entlassung der Mitglieder des Verwaltungsrathes, so wie der Direktions-Mitglieder und deren Stellvertreter;
4. die Bestimmung der Jahresdividende;
5. diejenigen Angelegenheiten, welche der Generalversammlung von der Kurf. Regierung, dem Verwaltungsrathe oder der Direktion zur Entscheidung vorgelegt werden.

Bei der Berufung einer außerordentlichen Generalversammlung muß der Gegenstand der Verhandlung in der Einleitung kurz angedeutet werden.)

§. 36.

Der Verwaltungsrath und die Direktion sind verpflichtet, diejenigen Gegenstände, welche sie in der Generalversammlung zur Berathung zu bringen beabsichtigen, sich spätestens drei Tage zuvor gegenseitig mitzutheilen.

§. 37.

Erforderlich ist der Beschluß einer Generalversammlung:

1. zur Anlegung von Zweig- und Verbindungsbahnen;
2. zur Vermehrung des Aktienkapitals und Aufnahme von Darlehnen auf Prioritäts-Obligationen, mit Ausnahme des in §. 12. gedachten Falles;
3. zur Abänderung und Ergänzung der Statuten;
4. zur Bestimmung einer Einnahme von mehr als 5000 Thaler für den Reservefonds, wenn der Reinertrag 4½ Prozent nicht erreicht hat (§. 15.);

Digitized by Google

5. zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen;
6. zur Auflösung der Gesellschaft.

Soll in einer ordentlichen Versammlung über irgend einen der vorstehend 1. bis 5. verzeichneten Gegenstände Beschluß gefaßt werden, so ist der Gegenstand der Berathung in der Einladung zu dieser Versammlung besonders zu bemerken. Zur Rechtsgültigkeit der Beschlüsse zu 1., 2., 3. und 6. ist die Genehmigung der Kurf. Regierung erforderlich.

§. 38.

(Der Vorsitzende der Direktion führt den Vorsitz in der Generalversammlung, bestimmt die Folgeordnung der zu verhandelnden Gegenstände, ertheilt das Wort und setzt das bei der Abstimmung zu beobachtende Verfahren fest. Die Beschlüsse werden durch absolute Stimmenmehrheit der anwesenden Aktionäre gefaßt, ausgenommen bei Beschlüssen, welche eine Abänderung der Statuten oder Auflösung der Gesellschaft festsetzen und nur durch eine Majorität von zwei Dritteln der anwesenden Stimmen gefaßt werden können. Bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Bei der Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes und bei dem Verfahren über die Decharge haben sich die Mitglieder der Direktion ihrer Stimmen zu enthalten; diese Beschränkung findet jedoch auf die von der Kurfürstlichen Regierung ernannten Direktions-Mitglieder keine Anwendung.)

§. 39.

(Bei der Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes findet folgendes Verfahren Statt:

1. die Wahl erfolgt durch Stimmzettel, auf denen jeder anwesende Aktionär eine der Anzahl der zu Erwählenden gleiche Zahl von Mitgliedern bezeichnet;
2. als erwählt werden Diejenigen erachtet, welche, nach Inhalt der Stimmzettel, die größte Anzahl der Stimmen erhalten haben;
3. bei Stimmengleichheit wird durch das Loos, nach einer von dem Vorsitzenden zu treffenden Anordnung, bestimmt, wer für gewählt zu achten ist;
4. das Resultat der Wahl wird in dem über die Verhandlung aufgenommenen Protokolle registrirt, die Stimmzettel aber werden mit dem Siegel der Gesellschaft verschlossen und bis nach der nächsten ordentlichen Generalversammlung aufbewahrt. Sollten Einer oder Mehrere der in den Verwaltungsrath Gewählten das Amt ausschlagen, was angenommen wird, sofern sie sich nach erfolgter Benachrichtigung von der Wahl zur Annahme derselben nicht binnen vierzehn Tagen schriftlich bereit erklärt haben, so treten diejenigen ein, welche nach den Gewählten die meisten Stimmen erhalten haben.)

§. 40.

(Das über die Verhandlung aufzunehmende Protokoll wird von einer Gerichtsperson oder einem Notar geführt, von den anwesenden Mitgliedern der Direktion, so wie von denjenigen Aktionären unterschrieben, welche dies in der Versammlung verlangen, oder von der Versammlung hierzu bestimmt werden. Das Protokoll, welchem ein von der Direktion zu beglaubigendes Verzeichniß der erschienenen Aktionäre und deren Stimmenzahl beizufügen ist, hat vollkommen beweisende Kraft über den Inhalt der von der Gesellschaft gefaßten Beschlüsse.)

C. Vom Verwaltungsrathe.

§. 41.

(Der Verwaltungsrath besteht aus zwölf Mitgliedern, und zwar aus den drei

Digitized by Google

von der Kurfürstl. Regierung bestellten Direktions-Mitgliedern und neun von der Generalversammlung gewählten.)

§. 42.

(Die von der Gesellschaft zu erwählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen zehn Aktien oder entsprechende Certifikate, welche während der Dauer des Amts bei der Direktion niederzulegen sind, besitzen oder erwerben. Nicht wählbar sind:

1. die von der Gesellschaft erwählten Direktions-Mitglieder und deren Stellvertreter, sofern sie nicht von der Direktion ausscheiden;
2. Beamte der Gesellschaft, und Personen, die mit der Gesellschaft in Kontraktsverhältnissen stehen;
3. Personen, welche in Konkurs gerathen sind, oder ihre Zahlungen eingestellt haben, und nicht im Stande sind, die vollständige Befriedigung ihrer Gläubiger nachzuweisen; Personen, die über zwei Meilen von der Bahn entfernt wohnen.)

§. 43.

Von den neun gewählten Mitgliedern des Verwaltungsrathes scheiden alljährlich mit dem Schlusse des Quartals, worin die ordentliche Generalversammlung gehalten wird, drei Mitglieder aus, welche durch neue Wahl in dieser Generalversammlung ersetzt werden. Die bei dem Beginne des Unternehmens gewählten neun Mitglieder bleiben jedoch im Amte bis zum Schlusse desjenigen Quartals, in welchem die erste ordentliche Generalversammlung nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn Statt findet. Das Ausscheiden erfolgt nach dem Amtsalter, und bei gleichem Amtsalter durch das Loos. Die ausscheidenden Mitglieder sind wieder wählbar.

§. 44.

Jedes von der Gesellschaft gewählte Mitglied des Verwaltungsrathes ist berechtigt, sein Amt nach vorgängiger achtwöchentlicher schriftlicher Aufkündigung niederzulegen; ist aber zum Ausscheiden verpflichtet, falls während der Amtsdauer eines der §. 42. gedachten Hinderniſse eintritt, oder die Generalversammlung es verlangt.

§. 45.

(Der Ersatz von Mitgliedern, die vor Ablauf ihrer statutenmäßigen Amtsdauer ausscheiden, folgt aus denjenigen Personen, die bei der letztvergangenen Wahl der Reihe nach die meisten Stimmen gehabt haben.)

§. 46.

(Der Verwaltungsrath bildet ein Kollegium, in welchem der Vorsitzende der Direktion den Vorsitz führt und die Beschlüsse nach Stimmenmehrheit gefaßt werden. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Die Versammlungen finden in Kassel Statt, und werden von dem Vorsitzenden so oft veranstaltet, als die Geschäfte es erfordern. Jedes Mitglied des Verwaltungsrathes ist mindestens sechs Tage vor der Zusammenkunft schriftlich dazu einzuladen. Zur Gültigkeit eines Beschlusses, der auch durch schriftliches Votiren gefaßt werden kann, ist es nothwendig, daß wenigstens sieben Mitglieder ihre Stimmen abgeben.

§. 47.

Dem Verwaltungsrathe steht zu:

1. die Wahl und etwaige Entlassung der vier von Seiten der Gesellschaft zu bestellenden Mitglieder der Direktion ihrer Stellvertreter (§. 51.);
2. die Feststellung des von der Direktion zu entwerfenden Etats;

Digitized by Google

3. die Zustimmung zu den Bahn- und Transportgeld-Tarifen und deren Abänderung;
4. die Begutachtung der nach §. 35. dem Beschlusse der Generalversammlung unterliegenden Gegenstände;
5. die Abnahme der von der Direktion zu legenden Bau- und Betriebsrechnung und die Ertheilung der Decharge;
6. die Zustimmung zur Anlegung eines zweiten Bahngeleises;
7. die Abhaltung außerordentlicher Kassenrevisionen;
8. die Festsetzung der Remuneration der gewählten Direktions-Mitglieder;
9. die Suspension einzelner Mitglieder des Verwaltungsrathes, jedoch nur bis zur Entscheidung der nächsten Generalversammlung.

§. 48.

(Werden die vom Verwaltungsrathe gegen die Bau- und Betriebsrechnungen gemachten Erinnerungen nach seiner Meinung durch die Erklärungen der Direktion nicht erledigt, so werden sie zur Entscheidung der Generalversammlung, und, wenn sich die Direktion oder das betheiligte Mitglied derselben hierbei nicht beruhigt, zur rechtlichen Entscheidung verwiesen. Sind aber Erinnerungen nicht gemacht, oder erledigt worden, so werden die Rechnungen zur Einsicht eines jeden Aktionärs sechs Wochen lang im Bureau der Gesellschaft ausgelegt, und wenn alsdann innerhalb 14 Tagen keine Einwendungen von Seiten der Aktionäre eingehen, der Verwaltungsrath zu Ertheilung der Decharge an die Direktion ermächtigt. Gehen aber Einwendungen ein, so müssen sie, gleich ursprünglichen Erinnerungen des Verwaltungsrathes, erst durch die Generalversammlung und nöthigenfalls noch im Wege Rechtens erledigt werden.)

§. 49.

(Im Falle einer Meinungsverschiedenheit zwischen dem Verwaltungsrathe und der Direktion über die §. 47. zu 1., 2., 3. und 5. verzeichneten Gegenstände, ist letztere, falls dieselbe sich bei der Entscheidung des Verwaltungsrathes nicht beruhigen will, berechtigt, eine gemischte Konferenz zu verlangen, in welcher der Vorsitzende des Verwaltungsrathes den Vorsitz führt, dessen Votum auch bei Stimmengleichheit den Ausschlag giebt. Zur Gültigkeit eines Beschlusses ist nöthig, daß sowohl die Mitglieder des Verwaltungsrathes als der Direktion, jede für sich, wenigstens in beschlußfähiger Anzahl ihre Stimmen abgegeben haben. In gleicher Weise wird in gemischter Konferenz über diejenigen Gegenstände berathen und beschlossen, welche nach den §§. 5., 12. und 33. der gemeinsamen Bestimmung der Gesellschaftsvorstände anheim gegeben sind.)

§. 50.

Die Mitglieder erhalten außer ihren baaren Auslagen, deren Festsetzung von dem Kollegium erfolgt, keine Remuneration. Die Auslagen derselben an Reisekosten und Diäten werden von dem Vorsitzenden, andere Auslagen von dem Kollegium selbst festgesetzt.

D. Von der Direktion.

§. 51.

Die Direktion der Gesellschaft hat in Kassel ihren Sitz und besteht aus sieben Mitgliedern. Drei Mitglieder werden von der Kurfürstl. Regierung ernannt, der es vorbehalten bleibt, für jedes derselben einen Stellvertreter zu bestellen. Die übrigen vier Direktions-Mitglieder, ingleichen vier Stellvertreter für dieselben,

Digitized by Google

werden durch Wahl des Verwaltungsrathes (§. 47.) aus der Anzahl der in Kassel wohnenden Aktionäre bestellt.

§. 52.

(Die von der Kurf. Regierung zu ernennenden Direktions-Mitglieder und deren Stellvertreter brauchen nicht Aktionäre zu sein. Die durch den Verwaltungsrath gewählten Mitglieder der Direktion und deren Stellvertreter müssen zwanzig Aktien oder entsprechende Certifikate, welche während der Dauer des Amtes bei der Direktion niederzulegen sind, besitzen oder erwerben. Nicht wählbar sind:

1. Personen, welche mit der Gesellschaft in Kontraktsverhältnissen stehen;
2. Personen, welche in Konkurs gerathen sind, oder ihre Zahlungen eingestellt haben, und nicht im Stande sind, die vollständige Befriedigung ihrer Gläubiger nachzuweisen.

Werden Beamte dieser oder einer anderen Eisenbahngesellschaft gewählt, so müssen sie spätestens innerhalb 14 Tagen nach erfolgter Bekanntmachung der Wahl ihr Amt niederlegen, widrigenfalls die auf sie gefallene Wahl ungültig ist, und Diejenigen, die nach ihnen die meisten Stimmen haben, der Reihenfolge nach eintreten. — Auch dürfen zwei Mitglieder oder Stellvertreter der Direktion nicht Theilnehmer an demselben Handlungsgeschäfte sein.)

§. 53.

(Von den gewählten Direktions-Mitgliedern und Stellvertretern scheiden alljährlich, nach abgehaltener Generalversammlung, ein Mitglied und ein Stellvertreter nach dem Amtsalter, und, bei Gleichheit desselben, nach dem Loose aus, welche sofort durch neue Wahl des Verwaltungsrathes zu ersetzen sind. Die Ausscheidenden sind wieder wählbar. Die bei dem Beginne des Unternehmens gewählten vier Mitglieder und vier Stellvertreter bleiben jedoch im Amte bis nach Abhaltung der ersten ordentlichen Generalversammlung, nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn.)

§. 54.

Jedes von der Gesellschaft gewählte Direktions-Mitglied, so wie jeder Stellvertreter ist berechtigt, sein Amt nach vorgängiger dreimonatlicher schriftlicher Ankündigung niederzulegen, ist aber zum Ausscheiden verpflichtet, falls während der Amtsdauer eine Aenderung des Wohnorts oder eines der §. 52. gedachten Hindernisse eintritt, oder der Verwaltungsrath es verlangt.

§. 55.

(Bei einzelnen Vakanzen durch Tod, Niederlegung des Amtes oder gezwungenes Ausscheiden erfolgt der Ersatz Eines der gewählten Direktions-Mitglieder aus der Anzahl der Stellvertreter nach der bei deren Wahl Statt gefundenen Stimmenmehrheit, bis zum Eintritte des neuen Direktions-Mitgliedes, welches in der nächsten Versammlung des Verwaltungsrathes zu wählen ist.)

§. 56.

Die Kurfürstl. Regierung bestimmt aus den von ihr bestellten Mitgliedern den Vorsitzenden der Direktion und dessen Stellvertreter. Der Vorsitzende ladet zu den Versammlungen ein und leitet die Verhandlungen.

§. 57.

(Die Direktion entwirft eine Geschäftsordnung, auf deren Ausführung der Vorsitzende zu wachen hat. Dieselbe versammelt sich wöchentlich ein Mal, außerdem aber so oft, als es der Vorsitzende für nöthig erachtet, oder zwei Mitglieder es verlangen. Die Fassung der Beschlüsse erfolgt durch Stimmenmehrheit, für den Fall der Gleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Zur

Digitized by Google

Faſſung eines gültigen Beſchluſſes müſſen, außer dem Vorſitzenden, mindeſtens noch drei Mitglieder oder Stellvertreter anweſend ſein. Die Stellvertreter ſind berechtigt, jeder Verſammlung der Direktion mit berathender Stimme beizuwohnen.)

§. 58.

Die Direktion leitet ſämmtliche Angelegenheiten der Geſellſchaft, bringt ihre eigenen, ſo wie die Beſchlüſſe der Generalverſammlungen und des Verwaltungsrathes in Ausführung, ernennt die Beamten der Geſellſchaft, beſtimmt deren Gehalte und etwaige Gratifikationen innerhalb des Etats, verwaltet den Geſellſchafts-Fonds und alle ſonſtigen Einnahmen der Geſellſchaft, erwirbt die zur Erreichung des Geſellſchaftszwecks erforderlichen Grundſtücke, bewirkt die vollſtändige Erbauung der Bahn, ſo wie demnächſt deren Unterhaltung, desgleichen die Aufführung, Anſchaffung und Unterhaltung der erforderlichen Gebäude, Materialien, Transportmittel und Utenſilien, organiſirt und leitet den Transportbetrieb, ſchließt alle zu den gedachten Zwecken erforderlichen Kauf- und Verkauf-, Tauſch-, Pacht- und Miets-, Engagements-, Anleihe- und ſonſtige Verträge Namens der Geſellſchaft, und repräſentirt die letztere in allen Verhältniſſen nach Außen auf das Vollſtändigſte, auch in ſolchen Fällen, wozu es ſonſt einer Spezialvollmacht bedarf. Insbeſondere iſt die Direktion ermächtigt, die Geſellſchaft bei allen gerichtlichen Verhandlungen zu vertreten, Pfandrechte zu beſtellen, Eintragungen jeder Art in die Hypothekenbücher und Löſchungen in denſelben zu bewilligen, Wiederveräußerungen vorzunehmen, Entſagungen und Verzichte zu erklären, Ceſſionen zu leiſten, Vergleiche zu ſchließen und Streitigkeiten ſchiedsrichterlicher Entſcheidung zu unterwerfen. Die Direktion kann zur Ausübung ihrer Befugniſſe auch Bevollmächtigte ernennen.

§. 59.

Zur Ausübung aller, der Direktion nach §. 58. zuſtehenden Befugniſſe bedarf dieſelbe gegen dritte Perſonen und Behörden keiner weiteren Legitimation, als eines gerichtlichen oder notariellen Atteſtes über die Perſonen ihrer jedesmaligen Mitglieder und deren Stellvertreter. Dieſes Atteſt wird auf Grund der Ernennungs-Urkunden und der Wahlverhandlungen ausgefertigt. Den Nachweis, daß die Direktion innerhalb der ihr ſtatutenmäßig zuſtehenden Befugniſſe handelt, iſt dieſelbe gegen dritte Perſonen und Behörden niemals zu führen verpflichtet. Dieſelbe verbindet durch ihre Handlungen die Geſellſchaft gegen Dritte unbedingt.

§. 60.

Zu allen gerichtlichen und außergerichtlichen Erklärungen, insbeſondere Verträgen und Vollmachten, iſt die Unterſchrift von drei Mitgliedern der Direktion oder Stellvertretern erforderlich und ausreichend; doch muß ſich die Unterſchrift des Vorſitzenden oder deſſen Stellvertreters im Vorſitze darunter befinden. In Betreff der Unterſchrift der Aktien oder Certifikate und der Dividendenſcheine finden jedoch die beſonderen Beſtimmungen der §§. 21. und 28. Anwendung.

§. 61.

Der Direktion liegt insbeſondere ob:

1. eine vollſtändige Buch- und Rechnungsführung über die Geſchäfte der Geſellſchaft einzurichten und zu beaufſichtigen;
2. die Aufſicht über die Beamten zu führen, namentlich die regelmäßigen, ſo wie die nöthigen außerordentlichen Kaſſenreviſionen vorzunehmen;
3. die Etate aufzuſtellen;
4. den Tarif des Bahn- und Transportgeldes zu entwerfen;
5. mit jedem Jahre den Abſchluß der Bücher zu veranlaſſen und die Bilanz nach den Grundſätzen der kaufmänniſchen Buchführung aufzunehmen;

Digitized by Google

6. über die Verwaltung des abgelaufenen Jahres und deren Resultate der Generalversammlung einen umfassenden Bericht zu erstatten, von welchem gedruckte Exemplare spätestens 14 Tage vor deren Zusammenkunft zum Ankauf bereit liegen müssen;
7. alle Verträge bei Lieferungen von Material oder bei Ausführung von Bau- und Handwerks-Arbeiten, ingleichen die Anschaffung von Maschinen und anderen Geräthschaften, nur auf Grund öffentlichen Aufgebotes abzuschließen, wenn es sich um einen Betrag von mehr als 200 Thaler für einen einzelnen Fall handelt; zu einer Abweichung hiervon bedarf es der schriftlichen Zustimmung des Vorsitzenden.

§. 62.

Die Mitglieder der Direktion verwalten ihr Amt nach bester Einsicht, und sind nur für jeden der Gesellschaft aus Vorsatz oder grobem Versehen zugefügten Schaden verantwortlich.

§. 63.

Die von der Kurfürstl. Regierung ernannten drei Direktions-Mitglieder erhalten für ihre Mühewaltung aus der Gesellschaftskasse eine angemessene ständige jährliche Vergütung, welche von der Regierung demnächst bestimmt werden wird. Den gewählten Mitgliedern wird für jedes Jahr bei dem Anfange desselben durch den Verwaltungsrath, unter Genehmigung der Kurfürstlichen Regierung, eine Remuneration aus der Gesellschaftskasse ausgesetzt. Reisekosten und andere Auslagen werden den Direktions-Mitgliedern und Stellvertretern aus der Gesellschaftskasse erstattet.

E. Von den Beamten der Gesellschaft.

§. 64.

Die Beamten der Gesellschaft werden auf den Grund des Etats von der Direktion, unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen, angestellt, jedoch bleibt der Kurfürstl. Regierung die Bestätigung

1. der höheren technischen Beamten, einschließlich der Sektions-Ingenieure,
2. des ersten Administrativ-Beamten und seines etwaigen Substituten,
3. des ersten Kassenbeamten,

vorbehalten, und zwar hinsichtlich der unter 1. und 2. gedachten Beamten mit der Maaßgabe, daß es der Kurfürstl. Regierung freisteht, die von der Direktion hierzu vorgeschlagenen Personen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen und Ihrerseits in einem solchen Falle diese Beamten zu bestimmen. Sowohl die Besoldung der drei, zu 1., 2. und 3. gedachten Beamten, als die sonstigen Verhältnisse derselben und die Bedingungen ihrer Entlassung sind unter Genehmigung der Kurfürstl. Regierung festzusetzen. Die Direktion hat darauf Rücksicht zu nehmen, daß die anzustellenden Beamten, soweit thunlich, aus den kurhessischen Unterthanen gewählt werden. Anstellungen auf Lebenszeit, oder vertragsmäßige Zusicherungen von Austritts-Entschädigungen rücksichtlich sämmtlicher Gesellschafts-Beamten sind nur mit Zustimmung des Verwaltungsrathes und unter Genehmigung der Kurfürstl. Regierung zulässig. Auch ist, wenn von der Direktion eine Person bei der Bahn angestellt worden wäre, welche der Kurfürstl. Regierung nicht genehm wäre, diese Person, auf deshalbige Aufforderung der Kurf. Regierung, wieder zu entlassen.

III. Transitorische Bestimmungen.

§. 65.

(Bis zu erfolgter Einsetzung der Direktion (§. 67.) werden die zur Vorbereitung des Unternehmens erforderlichen Geschäfte von den dazu beauftragten Bankiers

Digitized by Google

F. Bernus du Fay (Eigenthümer der Handlungsfirma du Fay, Leisler u. Komp. in Hanau), Gebrüder Bethmann und Ph. N. Schmidt in Frankfurt a. M., als vorläufigem Ausschusse, unter Mitwirkung eines Regierungs-Kommissars, für die Gesellschaft geleitet und fortgeführt.)

§. 66.

Der vorläufige Ausschuß (§. 65.) hat bis zum 14. Okt. 1844 zehn Prozent von den unterschriebenen und jedem Unterzeichner wirklich zugetheilten Beträgen einzuziehen und Certifikate darüber an die Betheiligten zu verabfolgen. Es ist demselben jedoch gestattet, zur Erleichterung des Publikums, Kurhessische Staatspapiere al pari, sonstige solide Staatspapiere 10 Prozent unter dem Tageskurse, statt baarer Einzahlung in deposito anzunehmen, er auch befugt, eine dem Ministerium des Innern vorher vorzulegende Aufforderung zum Aktienzeichnen zu erlassen. Wer die ausgeschriebene erste Einzahlung auf sämmtliche ihm zugetheilte Aktien nicht vollständig leistet, kann von dem vorläufigen Ausschusse, oder, nach Einsetzung der Direktion, von dieser sofort seines Anrechtes verlustig erklärt werden.

§. 67.

(Am 18. Okt. 1844 ist, Behufs der Wahl der von der Gesellschaft zu bestellenden Mitglieder des Verwaltungsrathes, eine Generalversammlung von dem vorläufigen Ausschusse, unter Mitwirkung eines Regierungs-Kommissars, nach Maaßgabe des §. 31. zu berufen. In Betreff der Legitimation, der Stimmberechtigung, der Schlußfassung und des Wahlverfahrens finden die Vorschriften im Abschnitte II. B. des Statuts Anwendung. Nach Zusammentritt des Verwaltungsrathes werden von diesem die Seitens der Gesellschaft zu ernennenden Direktions-Mitglieder erwählt. Nachdem die Direktion eingesetzt worden, hat der vorläufige Ausschuß die Leitung und Verwaltung der Geschäfte an die Direktion zu übergeben, welche insbesondere auch zur Disposition über die nach §. 66. eingezahlten Beträge befugt ist, und die von dem vorläufigen Ausschusse auf die Vorbereitung des Unternehmens bis dahin verwendeten Kosten zu erstatten hat.)

Am 18. Oktober 1844 fand die erste Generalversammlung Statt, in welcher, nach Vorlesung der Statuten und nach Verkündigung der Höchsten Orts erfolgten Ernennung der drei regierungsseitigen Mitglieder der Direktion nebst Stellvertretern, welche zugleich als Mitglieder des Verwaltungsrathes zu fungiren haben, zur Wahl des Verwaltungsrathes geschritten wurde.

Bald darauf sank das bisher dem Unternehmen geschenkte Vertrauen, indem der Kours der Aktien beinahe von Tag zu Tag fiel und an allen Börsen unter pari kam. Er erreichte den Stand von 92, und große Verluste waren mithin allen Denen bereitet, welche sich bei dem Unternehmen betheiligt hatten. Von allen Seiten erhoben sich nun in öffentlichen Blättern Stimmen, daß die Kurhessische Regierung sowohl einen Theil der Aktien, als auch eine Zinsgarantie übernehmen möchte, um das gesunkene Vertrauen wieder zu erwekken. Gesuche an das Staatsministerium und die Direktion der Gesellschaft wurden mehrfach aus diesem Grunde eingereicht; aus einem derselben, von Berliner Aktionären in einer Versammlung am 28. November 1844 an die Direktion entworfen, heben wir Nachstehendes hervor:

„Die Unterzeichneten, welche, nach Ausweis des in beglaubigter Abschrift hier beigefügten, vom Kreis-Justizrath Straß aufgenommenen Protokolls von heute, sich bei der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit bedeutenden Summen betheiligt haben, können nicht umhin, Einer Hochlöblichen Direktion ihr

Digitized by Google

Bedauern darüber auszudrücken, daß bis jetzt so wenig geschehen ist, um das so tief gesunkene Vertrauen zu dem an sich so trefflichen Unternehmen neu zu beleben. Wenn gleich nicht zu leugnen ist, daß mancher Punkt in den Statuten zu Befürchtungen Anlaß geben könnte, so scheint doch mehr durch das berechnete Einwirken Einzelner, als durch die Sache selbst, die Schwächung des Vertrauens herbeigeführt zu sein; so viel aber ist gewiß, daß Etwas geschehen muß, um den Stand der Dinge zu verbessern und den so herabgedrückten Certifikaten neuen Kredit zu verschaffen. Zu solchem Zweck haben sich die Unterzeichneten vereinigt, und sie hoffen dabei um so mehr auf die kräftige Unterstützung Einer Hochlöblichen Direktion, als dieser ja ganz besonders am Herzen liegen muß, die Ehre eines Unternehmens zu sichern, welches der erleuchtete Regent von Kurhessen nicht gezögert hat, mit seinem erlauchten Namen zu zieren. Bei den Unterzeichneten ist gerade dieser Umstand und die früher in Aussicht gestellte lebhafte Betheiligung der Hessischen Regierung ein Hauptmotiv zu starker Theilnahme gewesen, und sie können auch jetzt noch nicht die Hoffnung aufgeben, daß die weise Regierung Ihres Landes nicht Alles aufbieten sollte, den Kredit des großartigen Werks zu erhalten. Für jetzt beschränken sie sich darauf, ihre dringenden Wünsche hier schriftlich auszusprechen, und behalten sich vor, dieselben nöthigenfalls in der nächsten Generalversammlung in aller Form Rechtens zu wiederholen.

1. Wünschen sie, daß Eine Hochlöbliche Direktion Ihre ganze Kraft darauf verwenden möge, bei des Kurprinzen Königl. Hoheit und den hohen Ständen des Landes dahin zu wirken, daß eine Zins-Garantie geleistet werde. Dem Vernehmen nach sollen in dieser Beziehung schon mehrfache Anträge und Vorschläge gemacht sein. Ist dies der Fall, so können die Unterzeichneten sich den desfallsigen Schritten nur lebhaft anschließen. Da die Verhältnisse der Bahn die günstigsten sind, so kann ein Bedenken und eine Gefahr dabei nicht obwalten; es kommt nur darauf an, zu zeigen, daß man selbst Vertrauen hat, um wieder Vertrauen zu erwecken, und den herrlich bewährten Ausspruch eines edlen deutschen Fürsten „Vertrauen weckt Vertrauen" aufs neue segensreich zu bewähren.
2. Wünschen die Unterzeichneten, welche, trotz der ungünstigsten Konjunkturen, ihre Verpflichtungen bisher treulich erfüllt haben, daß die dritte Einzahlung der Einschüsse um einen Termin hinausgerückt und sonach am Termine der 4ten erst die 3te, am Termine der 5ten die 4te und so weiter geleistet werde. Sie wünschen dies deshalb, weil in der That bei manchen Interessenten das baare Geld knapp ist und durch das gezwungene Losschlagen der Certifikate die Kurse über die Gebühr gedrückt werden. Es kann dabei aber auch um so weniger ein Bedenken obwalten, als die Arbeiten unmöglich in gleichem Verhältniß mit den Einschüssen fortschreiten können und als im Nothfalle sich später eine Einzahlung einschieben oder verdoppeln ließe.
3. Wird lebhaft gewünscht, daß Eine Hochlöbliche Direktion sich veranlaßt sehen möchte, öfter offizielle Mittheilungen, vorzüglich auch Be-

Digitized by Google

richtigungen falscher Gerüchte bekannt zu machen, namentlich durch die beiden Berliner Zeitungen und die für die Eisenbahnen vorzugsweise bestimmte, hierselbst erscheinende Zeitschrift des Hrn. Dr. Dethier „der Dampfer".

4. Endlich wird darüber geklagt, daß die Statuten fast gar noch nicht verbreitet und deshalb vielen Betheiligten noch ganz unbekannt sind, wodurch manche grundlosen Gerüchte Nahrung erhalten haben. Es wird deshalb dringend gebeten, daß Eine Hochlöbliche Direktion für eine gehörige Verbreitung der Statuten Vorkehrungen treffen möge."

Diese Vorstellung hatte den Erfolg, daß unterm 8. Januar 1845 ein Antwortschreiben der Direktion an die Interessenten einging, in welchem es unter Anderem, wie folgt, heißt;

„Wir haben es mit den Herren Theilnehmern an der unserer Leitung und Verwaltung anvertrauten Unternehmung innig bedauert, daß es der Betriebsamkeit einer gewissen (genugsam bekannten) Gegenpartei gelungen ist, durch allerlei Machinationen an der Börse zu Frankfurt den Kours unserer Certifikate so sehr herunterzudrücken.

Wir haben dieses um so mehr bedauern müssen, als uns kein Mittel zu Gebote stand, durch welches wir dieser leidigen Börsen-Coterie hätten mit Erfolg entgegentreten können, und wir auf der andern Seite doch sahen, wie das Sinken des Kourses, zu welchem keinerlei Grund in der Sache selbst gegeben war, bei allen nicht eingeweihten und die Solidität und Rentabilität der Unternehmung nur nach dem Koursblatte beurtheilenden Aktionären erst Besorgnisse, dann Furcht und zuletzt panischen Schrecken erzeugte, welcher zu häufigen Entäußerungen und dann Verschleuderungen der Certifikate führte, und hierdurch gerade wieder ein noch tieferes Sinken des Kourses verursachte; das einzige wirksame Mittel, um diesem Uebelstande entgegenzutreten, hätte vielleicht darin bestanden, die zu Markt gebrachten Certifikate aufzukaufen. Allein die Direktion konnte und durfte aus begreiflichen Gründen sich nicht entschließen, dies für die Gesellschaftskasse zu thun. Wir glaubten vielmehr, dies theils den Bankierhäusern Bernus du Fay, Gebr. Bethmann und Philipp Nikolaus Schmidt zu Frankfurt aus weiter unten ersichtlichen Gründen überlassen zu müssen, theils der wiederkehrenden Besonnenheit und der gesunden Einsicht des verständigeren Theils der Aktionäre vertrauen zu müssen, daß sie ihre Certifikate festhalten und dadurch dem Ueberfluß verkäuflicher Papiere an der Börse und zugleich dem weiteren Sinken derselben ein Ende machen würden.

Der Erfolg hat bewiesen, daß wir uns in letzterwähnter Hinsicht in unserm Vertrauen nicht verrechnet hatten. Denn, wenn gleich alle diejenigen Aktionäre, welche sich betheiligt hatten, ohne Mittel zu den Einzahlungen zu besitzen, und diejenigen, welche alle Besonnenheit verloren hatten, vor dem 1. Dezember d. J. ihre Certifikate aus Noth verkaufen mußten, oder aus grundloser Furcht verkauften, dadurch aber bedauerliche Verluste erlitten haben, welche sie hätten vermeiden können, so sind doch jetzt die Certifikate in festeren und solideren Händen, ihr Kours hat sich gebessert, und wird sich immer

Digitized by Google

mehr heben, je mehr man sich besinnt, daß doch in der That kein Ereigniß eingetreten ist, welches irgendwie einen zureichenden und rechtfertigenden Grund für das Sinken der Certifikate abgeben könnte.

Es haben zwar alle jene Aktionäre, welche in den Tag hinein gezeichnet hatten, ohne die Einzahlungsmittel zu besitzen, und welche deshalb nach dem Fehlschlagen ihrer Hoffnungen auf baldigen Agiotage-Gewinn, noch vor dem zweiten Einzahlungstermin zu jedem Preise verkaufen mußten, es haben ferner viele von denen, welche, von dem Schrecken der Ersteren angesteckt, ohne Noth und Raison verkauft haben — anstatt ihre eigene Thorheit anzuklagen, einen äußeren Vorwand gesucht und das Statut zum Sündenbock machen wollen, allein jedem Besonnenen und Unbefangenen muß es einleuchten, daß das Statut ganz unschuldig ist, indem dasselbe nichts enthält, was man nicht vorher wußte, was nicht in allen anderen Statuten auch enthalten ist, und nichts, was die Ausführung und künftige Rentabilität der Unternehmung gefährden könne, darum wird auch — wir glauben dieses mit aller Zuverlässigkeit und Bestimmtheit voraussagen zu können — das Vertrauen zu unserer Unternehmung und zu unseren Certifikaten von selbst wiederkehren, sobald man sich vom raschen und ungehinderten Fortgang des Baues und von der sorgfältigen und redlichen Verwaltung der ganzen Angelegenheit überzeugen wird, und dieser Zeitpunkt wird nicht mehr fern sein.

Was nun hiernächst die von Ihnen uns mitgetheilten vier Desiderien angeht, so müssen wir darauf Folgendes bemerken:

Zu 1.

Der Kurstaat hat sich von vorn herein und vermöge besonderer Vereinbarung zwischen der Regierung und den Landständen bei der Ausführung der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn dergestalt betheiligt, daß er den Bau und Betrieb der Bahnstrecke von der thüringischen Grenze bei Gerstungen bis zur preußischen Grenze bei Paderborn zwar der Aktiengesellschaft überlassen, aber die im Interesse der Aktiengesellschaft nothwendige Fortführung der Bahn von Kassel nach Frankfurt bis zur Großherzoglich hessischen (Darmstädtschen) Grenze — auf 6 Millionen Thaler veranschlagt — auf alleinige Kosten des Staates auszuführen übernommen hat. Der Kurstaat trägt also von dem gesammten, auf 14 Millionen Thaler veranschlagten Baukapitale der durch Hessen laufenden Eisenbahnlinie 6 Millionen Thaler, während die Aktiengesellschaft 8 Millionen Thaler aufbringt. Es ist also unrichtig, wenn man sagt, der Staat habe sich bei der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn gar nicht betheiligt. Allerdings läßt er den einen Theil der Bahn von der Aktiengesellschaft allein ausführen und für ihre Rechnung betreiben, allein die nothwendige Fortsetzung dieser Bahn bis nach Frankfurt, welche mit der von der Aktiengesellschaft zu bauenden Bahnstrecke ein zusammenhängendes Ganzes ausmacht, unternimmt er gemeinschaftlich mit den Gouvernements von Hessen-Darmstadt und Frankfurt auf eigene und alleinige Kosten, und dieses ist gewiß eine sehr bedeutende, wenn auch indirekte, Betheiligung bei unserer (Aktiengesellschaft) Bahn.

Digitized by Google

Gleichwohl haben wir bereits Schritte gethan, um von unserem Gouvernement noch weitere Erleichterungen für die Gesellschaft der Aktionäre zu erlangen. Wir haben nämlich darum nachgesucht, daß die schwierige und kostspielige Bahnstrecke zwischen hier und Grifte, deren Herstellung uns obliegen würde, und welche auf 800000 Thlr. veranschlagt ist, vom Staat gebaut und uns gestattet werden möge, ein Geleis darauf zu legen. Einer gewährenden Resolution hierauf sehen wir zwar noch entgegen, allein so viel ist uns angedeutet worden, daß der Staat jedenfalls die Hälfte der Baukosten von dieser Bahnstrecke, wenn nicht das Ganze übernehmen werde. Wir beabsichtigen ferner, unsere Staatsregierung und die Ständeversammlung, welche am 1. November 1845 zusammentritt, um eine 3½prozentliche Zinsen-Garantie anzugehen. Nicht weil wir eine solche Garantie für nöthig hielten, sondern zur Beruhigung der Aktionäre, welche ihre Fonds zur Ausführung der Unternehmung hergegeben haben, und denen daher an einem ihrem wahren Werthe entsprechenden Kours der Certifikate gelegen ist.

Wichtiger als eine 3½prozentliche Garantie unserer Staatsregierung und weit entschiedener für die Rentabilität unserer Bahn, wie auch folgeweise für den Kours unserer Certifikate, ist die baldige Zustandebringung einer Aktiengesellschaft für die Fortsetzung unserer Bahn auf preußischem Gebiete, von Paderborn bis Lippstadt. Die nächste Zukunft wird uns dieses Ereigniß hoffentlich entgegenführen.

Zu 2.

Die statutenmäßigen ersten vier Einzahlungstermine können eine Sistirung oder Fristung aus folgenden Gründen nicht erleiden:

Ursprünglich sollten die Aktienzeichner für die Einzahlung der ersten 40 Prozent tenent sein, ihre Solvenz erforderlichen Falls nachweisen und die Zahlungen nach Bedürfniß leisten. Der vorläufige Ausschuß (die Bankiers Bernus du Fay, Gebrüder Bethmann und Philipp Nikolaus Schmidt zu Frankfurt) glaubte aber, es werde den Aktionären willkommen sein, wenn ihre Tenenz auf 10 Prozent (die erste Einzahlung) herabgesetzt und dann weitere fixe Termine zu Einzahlung von je weiteren 5 Prozent bestimmt würden. Die Staatsregierung ging hierauf ein, nachdem die genannten Bankierhäuser ausdrücklich die Garantie für die richtige und vollständige Einzahlung der drei ersten Termins-Raten (20 Prozent von jeder Aktie) übernommen hatten. So kam es, daß die Zahlungstermine, wie im §. 22. des Statuts geschehen ist, festgesetzt wurden. Und die Rücksicht auf das Verhältniß zu den Garantieen erklärt es, warum die drei ersten Einzahlungstermine in so kurzen Zwischenräumen von 1½ und 2 Monaten festgesetzt wurden, während sie künftig von 3 zu 3 Monaten auf einander folgen. Sie werden hiernach leicht begreifen, daß das Verhältniß zu den Garanten eine Aenderung rücksichtlich der drei ersten Einzahlungstermine absolut unthunlich erscheinen läßt.

Auch die Einzahlung des vierten Einzahlungstermins ist noch gebotene Folge dieses Verhältnisses, weil in den schon jetzt gedruckt werdenden Certifikaten dritten Termins der vierte Einzahlungstermin angegeben werden muß,

Digitized by Google

eine Aenderung der Bestimmungen des §. 22. des Statuts aber nur von der Generalversammlung, mit Genehmigung der Regierung, beschlossen werden kann.

Wir haben indeß schon jetzt unser Augenmerk darauf gerichtet, ob nicht nach dem vierten Einzahlungstermine der eine oder der andere der folgenden Termine ganz ausfallen oder prorogirt werden könne. Wenn dieses, je nach dem sich darstellenden Baubedürfnisse, im nächsten Frühjahre sich als zulässig ergeben sollte, dann werden wir nicht verabsäumen, hierzu die erforderliche Einleitung zu treffen, zumal da bis dahin auch entschieden sein wird, ob und wieviel wir an der Grifter Bahnstrecke durch Uebernahme des ganzen oder nur halben Baues von Seiten des Staates ersparen werden.

Zu 3.

Zu offiziellen Artikeln in den Zeitungen, namentlich zu Widerlegung falscher Gerüchte hinsichtlich unserer Bahn, haben wir uns bisher deshalb nicht veranlaßt gesehen, weil auch in den Zeitungen (mit Ausnahme des pöbelhaften Artikels in der Dorfzeitung, der zu einer Widerlegung sich nicht eignete) eigentlich positiv falsche Gerüchte nicht ausgestreut wurden. Letztere gingen wohl von Mund zu Mund; den hin und wieder in den Zeitungen vorkommenden schiefen Raisonnements über unsere Bahn haben wir dagegen von Zeit zu Zeit durch berichtigende Artikel zu begegnen gesucht. Wir behalten uns indessen vor, auch eine der Berliner politischen Zeitungen oder Eisenbahn-Zeitungen (den Dampfer) zu berichtigenden Artikeln zu benutzen.

Zu 4.

Das Statut hat in genügenden Abdrücken bei der ersten Generalversammlung aufgelegen, und ist noch jetzt in der hiesigen Waisenhaus-Buchdruckerei und in allen Buchhandlungen für 2 Sgr. zu haben. Damit jedoch auch in Leipzig und Berlin das Statut überall zugängig sei, so haben wir unseren Bankierhäusern (Jakobson und Ries zu Berlin und Frege u. Komp. zu Leipzig) eine Partie Exemplare zur Austheilung an die betheiligten Herren Aktionäre übersandt."

Etwas hat sich der Stand der Aktien in der letzteren Zeit wirklich gehoben; ob dieser Zustand aber ohne Einschreiten der Staatsregierung von Dauer sein wird, das wollen wir der Zukunft anheimgeben.

Zum Schlusse führen wir noch einen in der Kasselschen Allgemeinen Zeitung vom 28. November 1844 enthaltenen Aufsatz an, welcher die erwähnten Verhältnisse näher bespricht, und Aufschlüsse giebt, mit denen wir uns größtentheils nur einverstanden erklären können:

„Die öffentlichen Blätter enthalten über die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn seit einiger Zeit Vielerlei und Mancherlei, aber wenig Besonnenes und Erfreuliches und noch viel weniger Richtiges.

Der anfänglich so ziemlich allgemein verbreitet gewesenen Aufwallung ist, in Folge des Sinkens der Aktien, Niedergeschlagenheit und Kleinmuth gefolgt, und es werden nun mit wahrer Erbitterung Luftgebilde geschaffen und schonungslos mit spitzen, scharfen und stumpfen Waffen angegriffen, weil

Digitized by Google

man durchaus Gegner haben will, denen es beigemessen werden soll, daß statt erträumten großen Gewinns für den Augenblick Nachtheil droht.

Bis jetzt suchen sich hauptsächlich zwei verschiedenartige Ansichten geltend zu machen. Von einer Seite wird nämlich der Grund des Sinkens der Aktien in angeblichen Ueberlistungen, in dem Inhalte der Statuten ꝛc. gesucht, während Andere solchen in dem Treiben vermeintlicher Gegner, in Kontreminen, zu finden glauben. Beide Ansichten sind sehr weit von einander verschieden; doch stimmen sie darin überein, daß sie das Richtige nicht sehen oder nicht sehen wollen. Schreiber dieses gehört nicht zu der Zahl Derjenigen, welche sich dem anfänglichen Taumel hingegeben haben; eben so wenig aber vermag derselbe das entgegengesetzte Extrem zu billigen, vielmehr scheint ihm ruhige, besonnene Erwägung lediglich zu dem Resultat zu führen, daß unsolide Schwindeleien ihre Rechnung nicht gefunden, sondern nur verdiente Früchte getragen haben. Was die bemerkten Ausstellungen betrifft, so ist zunächst gleich von vorn herein die zu erbauende Bahnstrecke, deren Richtung und Länge, so wie der Kostenbetrag ohne allen Rückhalt bekannt gemacht worden. Wünschenswerth wäre es vielleicht gewesen, wenn gleichzeitig alle weiteren Bedingungen in den Statuten zur Kenntniß des Publikums hätten gebracht werden können; indessen ergeben die von den Unternehmern noch kurz vor den Zeichnungstagen erlassenen Bekanntmachungen, daß bis zu diesem Zeitpunkt wegen Abänderung einzelner Punkte Verhandlungen gepflogen worden sind, und deshalb die Statuten bis dahin nicht bekannt gemacht werden konnten. Dagegen haben solche an den Zeichnungstagen offen vorgelegen, und es ist die Einsicht einem Jeden frei und unbenommen gewesen; es läßt sich mithin nicht wohl begreifen, wie hier von List auch nur entfernt die Rede sein kann. Soll und will jedoch von dieser Seite ein Grund zu einer Anklage hergeholt werden, so kann dieser wohl höchstens nur in einer Selbstanklage bestehen, daß die Zeichner es nicht der Mühe werth gehalten haben, sich zuvor mit den Bedingungen des Geschäfts, welches sie eingehen wollten, näher bekannt zu machen, und daß sie zu übereilt und zu begierig auf erwarteten Gewinn gewesen sind, um sich zu einer reiflichen Ueberlegung die Zeit zu nehmen. In keinem Falle tragen die Unternehmer die Schuld eines solchen Verhaltens und Verfahrens, sondern es haben die Zeichner es sich selbst beizumessen, wenn sie den Inhalt der Statuten nachher anders befunden haben, als sie sich solchen gedacht.

In diesem Inhalt der Statuten ist nun aber in der Wirklichkeit durchaus nichts enthalten, was geeignet wäre, den zu erwartenden Ertrag der Bahn, worauf es doch nur allein ankommt, herabzusetzen oder zu gefährden. Es mag sein, daß für die Gesellschaft und deren Vertreter vielleicht größere Befugnisse gewünscht werden, als eingeräumt sind; hiermit wird aber der rasche Fortgang des Ausbaues und der demnächstige Ertrag der Bahn so wenig benachtheiligt, daß im Gegentheil mit Bestimmtheit ein besseres Gedeihen zu erwarten steht, wenn der Regierung eine größere Wirksamkeit überlassen ist, als wenn die Thätigkeit vorzugsweise von der Gesellschaft in ihrer Vielköpfigkeit abhängt. Erscheinen indessen dennoch zur Förderung der Sache

Digitized by Google

Abänderungen wünschenswerth und nöthig, so ist es Sache der Aktionäre, dieses gehörig nachzuweisen und zu begründen, und darf dann mit Recht erwartet werden, daß die Regierung auf wirkliche Verbesserungen um so mehr gern eingehen werde, als die Interessen der Regierung und der Aktionäre nicht verschieden, sondern übereinstimmend sind, und der Regierung eben so sehr wie den Aktionären daran gelegen sein muß, Nachtheiliges zu beseitigen.

Bis dahin findet sich aber auch nicht eine einzige Bestimmung der Statuten ausgehoben und bezeichnet, welche für nachtheilig gehalten werden will, und es ist selbst nicht einmal der Versuch gemacht, gründlich nachzuweisen, daß und in welcher Weise der Inhalt der Statuten das Sinken der Aktien veranlaßt haben könnte.

Eben so ermangelt die von einer anderen Seite aufgestellte Behauptung, daß ein Entgegenwirken, ein Kontreminiren, Statt gefunden und den Stand der Aktien gedrückt habe, einer näheren Begründung, und es steht einer solchen Behauptung nicht einmal Wahrscheinlichkeit zur Seite, da die Gründe des dermaligen Aktienstandes so nahe und so klar vor Augen liegen, daß es in der That gar nicht nöthig ist, mühsam nach anderen Gründen zu forschen und solche weit herzuholen. Viele Interessenten haben nämlich notorisch Aktien gezeichnet, nicht um das Werk zu fördern, nicht um eine solide Kapitalanlage zu machen, sondern nur um Gewinn zu ziehen und die Aktien sofort wieder mit erklecklichem Nutzen abzugeben. In der Voraussetzung, daß das sofortige Steigen der Aktien gar nicht fehlen könne, haben Manche weit größere Beträge gezeichnet, als ihnen zur Verfügung standen, so daß schon die erste Einzahlung nur mit Hülfe fremder Mittel kaum bezweckt werden konnte. Solche Zeichner waren gezwungen, auf baldige Abgebung ihrer Aktien vor dem Eintreten weiterer Einzahlungen Bedacht zu nehmen, und so konnte es nicht ausbleiben, daß der Markt plötzlich mit einer übermäßigen Anzahl verkäuflicher Aktien überfüllt wurde, welche zu jedem Preise losgeschlagen werden mußten. Diejenigen, welche so verfahren haben, sind nichts anderes als Hazardspieler; ihnen war es so wenig beim Zeichnen als nachher um Solidität und Förderung der Sache zu thun; sie wollten nichts als einen bedeutenden Gewinn ziehen, und sind es allein, die durch ihre Schwindelei das Sinken der Aktien zunächst herbeigeführt haben, und die nun über das Werk ihrer eigenen Hände jammern und klagen, und sich höchlich darüber wundern und beschweren, daß sie Verlust leiden sollen, während es doch ihre Absicht gewesen ist, sich zu bereichern.

Ueber die Richtigkeit des hier Gesagten kann und wird Niemand zweifelhaft sein, der die Statt gehabten Vorgänge näher kennt und einigermaßen aufmerksam beobachtet hat; eben deshalb aber konnte gleich im Beginne, ohne prophetischen Geist, vorausgesehen werden, daß das Ganze erst dann einen stabilen Charakter annehmen werde, wenn die Schwindler zuvor ihr Spiel verloren gegeben und ihre Aktien soliden Händen überlassen haben. Dieses wird zum größten Theil bereits geschehen sein, und es steht mithin zu erwarten, daß die aus dem begonnenen Hazardspiel nothwendig hervorgegangenen Schwankungen ihr Ziel erreicht haben werden, und nun die eigentliche Haupt-

Digitized by Google

frage, was denn eigentlich von dem Unternehmen selbst zu erwarten ist, und welcher Ertrag von der Kapitalanlage nachhaltig mit Wahrscheinlichkeit in Aussicht gestellt werden kann, in den Vordergrund tritt. Auf Heller und Pfennige läßt sich nun zwar dieser zu erwartende Ertrag nicht berechnen; so viel ist aber gewiß, daß die in Frage stehende Bahn eine der frequentesten Straßen Deutschlands in sich begreift, daß derselben daneben auf der Strecke von Eisenach bis Kassel der ganze, höchst bedeutende Verkehr zwischen Leipzig und Frankfurt gar nicht entgehen kann, sobald die Herstellung der Bahn zwischen Kassel und Frankfurt erfolgt sein wird, und daß mithin schon nach den dermal vorliegenden Verhältnissen eine Frequenz und hiermit ein Ertrag von großem Belang völlig unzweifelhaft ist. Bedenkt man nun ferner, daß bis dahin überall der Ertrag der Eisenbahnen und deren Frequenz alle Berechnungen und Erwartungen übertroffen hat, so gestalten sich die Aussichten der soliden Aktien-Inhaber in keiner Weise ungünstig, und es können dieselben ruhig dem Treiben Derjenigen zusehen, welche lediglich auf Agiotage ausgegangen sind und nun die Folgen ihrer Spiel-Leidenschaft zu tragen haben.

Diese bereits bestehenden, nicht ungünstigen Verhältnisse und Aussichten der soliden Aktien-Inhaber werden es jedoch nicht ausschließen, daß dieselben ihr Interesse ferner in ordnungsmäßiger, bescheidener und besonnener Weise zu wahren und sicher zu stellen suchen, und, wo es nöthig scheint, die erforderlichen Schritte thun, um den hiernächstigen Ertrag der Bahn immer mehr zu sichern und zu heben.

Als Punkte, welche in dieser Hinsicht ganz hauptsächlich in Betracht zu ziehen sind, dürften sich darstellen:

1. Beschleunigung der Herstellung einer Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt, und hiermit
2. Uebernahme des Ausbaues der Bahnstrecke von Kassel nach Grifte auf Staatskosten, da diese Bahnstrecke zugleich einen Bestandtheil der Bahn von Kassel nach Frankfurt bilden wird.

Es ist mehr als wahrscheinlich, daß die Regierung solchen Wünschen willfährig entgegenkommen werde, und es wird das Interesse der Aktionäre durch ein besonnenes Verfahren in dieser Weise offenbar mehr und besser gefördert werden, als durch Schilderhebung gegen selbstgeschaffene Trugbilder."

Da bis zum Mai 1845 statutenmäßig 4 Einzahlungen im Betrage zu 25 Thlr. pro Aktie geleistet sein müssen, die erforderlichen Summen zum Angriff des Unternehmens mithin gewiß vorhanden sind, so steht derselbe im Frühjahr 1845 wohl um so weniger zu bezweifeln, als die Vorarbeiten dazu schon lange Zeit auf Staatskosten gefertigt sind.

Zum Schlusse dieses Theils machen wir noch auf die unlängst in Leipzig bei Hartung erschienene Schrift „Kritik des Kurhessischen Eisenbahn-Wesens" aufmerksam.

Ueber

Richtung und Länge der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn

ist bis jetzt Folgendes bekannt:

Digitized by Google

Der Anschlußpunkt derselben an die Thüringische Eisenbahn soll in der Nähe von Gerstungen, nach einer, in Uebereinstimmung mit der Königl. Preußischen und den Großherzogl. und Herzogl. Sächsischen Regierungen, noch zu treffenden näheren Ermittelung, sein; dieser Anschlußpunkt wird zugleich der Ausgangspunkt für die Thüringisch-Baierische Bahn sein. Von hier bis Kassel wird die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn eine Länge von 10, und weiter von Kassel bis Haueda (an der Königl. Preußisch-Westphälischen Grenze) eine Länge von 5½ Meilen haben, also in Allem eine Strecke von 15½ geographischen Meilen durchlaufen. Die Bahn wird von der Werra zur Fulda über Gerstungen, dann an Berka vorüber, nach Hönebach (wo sie die Wasserscheide zwischen Fulda und Werra überschreitet) und Weiterode ziehen, hier das Fuldathal erreichen und über Rotenburg, Morschen und Melsungen nach Kassel führen. Von hier zieht sich dieselbe über die Wasserscheide der Fulda und Diemel, über Mönchehof, Grebenstein und Bad-Hofgeismar an die Diemel bei Eberschütz und dieselbe aufwärts nach Liebenau und Haueda. Sie wird in ihrer ganzen Ausdehnung 5 Tunnels zu durchlaufen haben: bei Hönebach, Melsungen, Breitenau, Bergshausen und Eberschütz, davon der längste, bei Hönebach, unter 5000 Fuß Länge bleiben wird.

Auf dieser Bahnstrecke werden folgende Straßen zur Eisenbahn führen: die Reichelsdorfer (bei Berka), die Fulda-Würzburger (bei Bebra), die von Spangenberg und Lichtenau (bei Melsungen), sämmtliche in Kassel zusammentreffende Straßen, endlich die Karlshafener Straße bei Hofgeismar. Es wird diese Bahn den Verkehr zwischen Bremen und Baiern, zwischen dem mittleren Deutschland und dem Niederrhein, zwischen den östlichen und den westlichen Provinzen der preußischen Monarchie, endlich zwischen Leipzig und Frankfurt vermitteln, indem sich nicht nur die Frankfurt-Kasseler Bahn unmittelbar an dieselbe anschließen, sondern dieselbe auch noch in der hannoverschen projektirten Südbahn, in der thüringischen Bahn nach Halle, in der thüringisch-baierischen, endlich in der Verbindungsbahn zur Köln-Mindener Eisenbahn (wahrscheinlich von Haueda über Paderborn und Lippstadt) sich nach so vielen Seiten hin noch verlängern wird.

Die Kosten der Anlage sind nach sorgfältigen Ermittelungen, wie erwähnt, zu 8,000000 Thlr. angenommen, und umfassen die rathsame und zureichende Voraussicht aller zu überwindenden Terrainschwierigkeiten ꝛc. Die Durchschnittskosten einer Meile stellen sich danach auf 516130 Thlr.

Digitized by Google

3. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Ganz getrennt von den übrigen Eisenbahnprojekten in Kurhessen, wurde als Privatunternehmung der Bau einer Eisenbahn von Frankfurt nach Hanau, dieser gewerbreichen zweiten Stadt des Kurfürstenthums Hessen, betrieben, indem einige Frankfurter und Hanauer Kapitalisten, vorbehaltlich ihre Mitbürger zur Mitbetheiligung zuzulassen, sich zu diesem Behufe vereinigten. Schon im Jahre 1842 stand die zu dessen Ausführung veranschlagte Kostensumme von 800000 fl. zur Verfügung bereit, so daß es nur der Konzession bedurfte, um sofort den Bau in Angriff zu nehmen. Die Ertheilung derselben war jedoch an Bedingungen geknüpft, welche von den Aktionären nicht angenommen werden konnten, ohne sich der Gefahr auszusetzen, allen Vortheil, den sie sich von diesem Unternehmen versprechen konnten, einzubüßen. Ein wesentlicher Punkt, worauf man von Seiten der Regierung bestand, war namentlich, daß die Konzession sich auf den kurzen Zeitraum von 25 Jahren erstrecken sollte.

Alle Schritte, welche von Hanau aus versucht worden waren, ohne diese lästigen Bedingungen die Sache zum Ziele zu führen, blieben erfolglos, bis im Jahre 1844 die Unterhandlungen darüber von den Frankfurter Bankierhäusern wieder aufgenommen wurden, welche die Aufbringung der zum Bau der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn erforderlichen Geldmittel übernahmen. Beide Gegenstände wurden gleichzeitig betrieben und auf diese Weise der Plan zur Ausführung gebracht.

Indem der Kurprinz-Regent in die Annahme der von der Frankfurter Gesellschaft zu dem obigen Zwecke gemachten Anerbietungen willigte, genehmigte derselbe zugleich auch die Errichtung einer Eisenbahnverbindung zwischen Hanau und Frankfurt, mit Beseitigung der lästigen Bedingungen, die bisher der Verwirklichung dieses Unternehmens im Wege gestanden hatten.

Die in Bezug hierauf ertheilte landesherrliche Konzession lautet, wie folgt:

„Von Gottes Gnaden Wir Friedrich Wilhelm, Kurprinz und Mitregent von Hessen, Erbgroßherzog von Fulda ꝛc. ꝛc.

Nachdem der Bankier Bernus du Fay, Eigenthümer der Handlungsfirma du Fay, Leisler u. Komp. zu Hanau, und die Bankiers Gebrüder Bethmann zu Frankfurt a. M. Unsere landesherrliche Konzession zu einer Eisenbahnanlage, durch welche die Städte Hanau und Frankfurt in Verbindung gesetzt werden sollen, unterthänigst nachgesucht haben, so ertheilen Wir denselben in Kraft dieses die landesherrliche Konzession, die gedachte Eisenbahn auf dem rechten Mainufer mit den erforderlichen Beiwerken innerhalb Unseres Gebietes erbauen, unterhalten und betreiben zu dürfen, beziehungsweise zu diesem Zwecke eine Aktiengesellschaft zu bilden, unter nachfolgenden näheren Bedingungen und Bestimmungen:

§. 1.

Die Konzessionare sind gehalten, alsbald die Pläne zu der genannten Eisenbahn mit allen dazu gehörigen Beiwerken, als den Bahnhöfen, Einsteigestellen, Einfriedi-

Digitized by Google

gungen u. s. w., nicht minder zu den durch die Anlage der Bahn erforderlich werdenden Brücken, Durchlässen, Dämmen, Wegen und Uebergängen zur Herstellung einer ungestörten Kommunikation diesseits und jenseits der Bahn und zu den Konstruktionen der einzelnen Theile aller Bauwerke, so wie einen Anschlag der gesammten Baukosten, der ersten Anschaffung des erforderlichen Betriebsmaterials und des Betriebsfonds gründlich ausarbeiten zu lassen und längstens binnen 6 Monaten bei Unserem Ministerium des Innern zur Auswirkung Unserer Höchsten Genehmigung einzureichen. Es wird hierbei im Voraus bestimmt, daß die Eisenbahn über Wilhelmsbad zu führen und daselbst eine Einsteigestelle zu errichten ist. Die genehmigten Bau- und Konstruktions-Pläne dürfen, ohne zuvor durch dasselbe Ministerium bei Uns ausgewirkte Genehmigung, bei der Ausführung nicht abgeändert werden.

§. 2.

Die Krone des Bahnkörpers muß alsbald in der Breite für zwei Bahngeleise hergestellt werden, wenn gleich die Legung des zweiten Geleises auf derselben so lange ausgesetzt bleiben kann, bis solche als dringendes Bedürfniß erscheint.

§. 3.

Die Konzessionare machen sich verbindlich, den Bau dieser Eisenbahn binnen drei, von dem Zeitpunkt, wo die Genehmigung der Baupläne von den Regierungen der beiden durch die Bahn berührten Gebiete erfolgt ist, an zu rechnenden Jahren zum Gebrauche zu vollenden. Im Falle diese Frist durch die Schuld der Konzessionare nicht eingehalten würde, bleibt es Uns überlassen, ob Wir den Bau der Eisenbahn auf Kosten und für Rechnung der Konzessionare ausführen lassen, oder dieselbe für Rechnung dieser und mit der Bedingung zur Ausführung, öffentlich versteigern oder die Konzession zurückziehen wollen.

§. 4.

In denselben Fristen ist von den Konzessionaren der Beginn und resp. die Vollendung des Baues der gedachten Eisenbahn auf dem Gebiete der Stadt Frankfurt in geeigneter Weise zu bewirken, bei Vermeidung des Verlustes der Konzession.

§. 5.

Der Hauptbahnhof mit den Werkstätten und den Hauptvorräthen des Betriebs- und Unterhaltungs-Materials ist zu Hanau, und zwar thunlichst nahe an der Stadt, einzurichten.

§. 6.

Die Konzessionare haben vor Ausführung der Bahn die Statuten zu entwerfen und zu Unserer Höchsten Genehmigung einzureichen,, mit welcher der Gesellschaft zugleich die Rechte einer Korporation ertheilt werden. Abänderungen oder Erweiterungen des Inhaltes dieser Statuten bedürfen ebenfalls Unserer Höchsten Genehmigung. Insbesondere ist in diesen Statuten auch hinsichtlich der Sicherung der Gesellschaft, gegenüber den einzelnen Mitgliedern derselben, in Ansehung der Zahlungsverbindlichkeiten und für Unterhaltung eines Reservefonds Fürsorge zu treffen.

§. 7.

Weder die ganze Bahn, noch eine einzelne Strecke derselben, darf eher zum Gebrauch des Publikums geöffnet werden, als bis von dem Regierungs-Kommissar (s. unten §. 18.), nach vorgängiger Prüfung der anzuwendenden Maschinen, Wagen und der Konstruktion der Bahn, die Erlaubniß hierzu ertheilt worden ist. Ohne eine solche vorgängige Prüfung darf auch späterhin keine neue Maschine in Gebrauch gesetzt oder eine wesentliche Abänderung in der Konstruktion der Bahn vorgenommen werden.

Digitized by Google

§. 8.

Die Konzessionare sind verpflichtet, für angemessene Unterhaltung und Verbesserung der ganzen Bahn nebst Zubehörungen und der nöthigen Transportmittel zu sorgen, unter Vermeidung des Verlustes der Konzession. Für den Personen-Transport sollen drei Klassen von Waggons bestehen. Eben so sind die Konzessionare verbunden, die zur Erhaltung des Wasserlaufs und der Herstellung einer ungestörten Kommunikation diesseits und jenseits der Bahn nöthigen Anlagen und Einrichtungen nach den Bestimmungen des Regierungs-Kommissars (s. §. 18.) auf ihre alleinigen Kosten zu bewirken, namentlich die hierzu erforderlich werdenden Brücken, Durchlässe, Kanäle, Dämme, Wege und Uebergänge zu errichten und stets in vollkommen brauchbarem und ihrem Zwecke entsprechendem Zustande zu erhalten. Die Barrieren und dergleichen Anlagen müssen einen Anstrich mit den Landesfarben erhalten. Um die Ueberzeugung von der Erfüllung dieser Verbindlichkeiten zu erhalten, wird von Zeit zu Zeit, oder so oft sich eine besondere Veranlassung dazu ergiebt, der Zustand der sämmtlichen hier benannten Gegenstände untersucht und die Verbesserung der erkannten Mängel auf Kosten der Konzessionare, wenn sie dieses nicht sogleich selbst bewirken, angeordnet werden.

§. 9.

Die Konzessionare sind verpflichtet, sich nicht blos den bestehenden oder künftig ergehenden Gesetzen für das Eisenbahnwesen, sondern auch allen denjenigen weiteren Anordnungen zu unterwerfen, welche Wir zur Ausübung des Staatsaufsichtsrechts über die Gesellschaft, so wie zur Ausübung der Polizei in Bezug auf den Gebrauch und den Schutz der Bahn innerhalb Unseres Gebietes erlassen werden.

§. 10.

Während der Dauer der Konzession dürfen ohne Unsere Höchste Genehmigung keine Veräußerungen, Destruktionen, Direktions-Veränderungen einzelner Bahnstrecken, so wie der ganzen Bahn, vorgenommen und keine Seitenbahnen angelegt werden.

§. 11.

Die zum Zwecke der Beschaffung des Baukapitals auszugebenden Aktien müssen pro Stück über die Summe von 250 fl. lauten. Die auf den Inhaber gestellten Bahnaktien dürfen vor erfolgter Einzahlung des vierten Theiles ihres Nominalwerthes nicht ausgegeben, auch sonst keinerlei Interimsscheine auf die Inhaber ausgefertigt werden. Die Emission von Bahnaktien über den Betrag des Bau- und Einrichtungs-Kapitals hinaus und die Aufnahme von Darlehen bedarf Unserer ausdrücklichen Höchsten Genehmigung.

§. 12.

Die zu bildende Aktiengesellschaft wird bis zur Vollendung und Eröffnung der Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung, durch die Eingangs erwähnten Konzessionare repräsentirt. Diese haben die Ausführung des Baues zu leiten, die während des letzteren nöthigen Beamten zu ernennen und ihr Honorar zu bestimmen. Mit der gänzlichen Vollendung des Baues der Eisenbahn und dem Anfange ihrer Benutzung soll alle fernere Wirksamkeit an einen, vorher durch eine General-Versammlung der Aktionäre gewählten Administrationsrath (aus 5 Personen bestehend) übergehen, der dann die oberste Verwaltung nach Maaßgabe der Statuten übernimmt.

§. 13.

Die zur Erhaltung, zum Betrieb und zum Schutz der Bahn erforderliche Anzahl tauglicher Personen muß von der Gesellschaft auf ihre Kosten angestellt werden, jedoch sind Ausländer, vorbehaltlich der in einzelnen Fällen bei Uns auszuwir-

Digitized by Google

lenden Dispensation, von dergleichen Anstellungen ausgeschlossen, und ist ein Angestellter, welcher von der Regierung als eine persona ingrata bezeichnet werden würde, wieder zu entlassen.

§. 14.

Die Handhabung der auf den Gebrauch und den Schutz der Bahn bezüglichen Vorschriften, nach einem hierüber mit Unserer Höchsten Genehmigung zu ertheilenden Regulative, wird den Konzessionaren überlassen. Die für den Dienst und die innere Ordnung auf der Bahn sammt Zubehörungen und deren Betrieb, sowohl für die dabei angestellten und sonst beschäftigten, als auch für die, die Bahn benutzenden Personen erforderlichen Dienstanweisungen und Verhaltungsvorschriften sind nach den bewährtesten Erfahrungen anderer Eisenbahnverwaltungen zu entwerfen, Unserem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen und dann von den Organen der Gesellschaft pünktlich zu handhaben. Veränderungen dieser Anweisungen und Vorschriften bedürfen ebenfalls der Genehmigung, jedoch ist der Regierungs-Kommissar (§. 18.) befugt, dergleichen in den geeigneten Fällen provisorisch zuzulassen.

§. 15.

Zur Benutzung der Bahn nach den Bestimmungen dieses Regulativs und gegen Entrichtung des bestimmten Bahngeldes ist in der Regel Jeder berechtigt. Der Tarif, sowohl für die Güter- als für die Personen-Beförderung, so wie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Aenderung dieser Tarife, bedarf Unserer Höchsten Genehmigung. Auch bleibt derselben nicht nur die Genehmigung, sondern, um das Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu sichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.

§. 16.

Zum ausschließlichen Gebrauche der Landesherrschaft wird ein besonderer Wagen bereit gehalten und dem Verlangen um Anordnung von außerordentlichen Fahrten für den Hof stets entsprochen, auch die in einem solchen Falle zu leistende Vergütung mit Genehmigung des Regierungs-Kommissars festgestellt werden. Der Transport des Regierungs-Kommissars (§. 18.), so wie des Polizei-Personals und der Gendarmerie auf der Bahn muß unentgeltlich geschehen; desgleichen sind, sofern Wir solches anordnen werden, die Post-Briefpackete, so wie herrschaftliche, dermal postportofreie Transporte frei auf der Bahn zu befördern. Auch ist die Gesellschaft verpflichtet, Transporte von Truppenabtheilungen, von Militair-Effekten und Kriegsbedürfnissen, so wie anderer dem Staate gehörigen Gegenstände, nöthigenfalls in Extrafahrten auf der Bahn zu befördern, auch bei dem Transporte von Truppen und von solchen Gegenständen stets nur die niedrigsten Frachtsätze in Anwendung bringen.

§. 17.

Die Konzessionare haben, wie sich von selbst versteht, der Beförderung derjenigen Gegenstände, welche, zufolge der Verordnung vom 27. Februar 1830, nicht durch Privatboten befördert werden dürfen, für Rechnung der Gesellschaft sich streng zu enthalten, auch dafür Sorge zu tragen, daß eine solche unzulässige Beförderung nicht durch ihre Diener geschehe. Zuwiderhandlungen werden mit einer Strafe bis zu funfzig Thaler im Verwaltungswege geahndet.

§. 18.

Die Regierung wird zur Ausübung ihres Aufsichtsrechtes über die Verwaltung der Eisenbahn einen beständigen Kommissar ernennen, an welchen sich die Konzessionare in allen Beziehungen zum Staate zu wenden haben. Dieser Kommissar ist

Digitized by Google

befugt, von allen Verhandlungen der Gesellschaft zu jeder Zeit Kenntniß zu nehmen und den Versammlungen der Gesellschaft beizuwohnen. Der von Uns für diesen Kommissar bestimmte Gehalt von Zweihundert Thaler jährlich ist aus den Mitteln der Gesellschaft zu bestreiten.

§. 19.

Wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus der Anlegung und Benutzung der Bahn etwa gegen den Staat erhoben werden, haben die Konzessionare denselben vollständig zu vertreten.

§. 20.

Wiewohl die Gesellschaft den Gebrauch der Bahn zu dem Zwecke, wozu sie konzessionirt ist, niemals absichtlich oder durch Vernachlässigung einstellen darf; so muß sie sich doch in dringenden Fällen, wo es der Schutz des Staates erfordert, die Anordnung der Unterbrechung des Betriebes gefallen lassen, ohne deshalb einen Entschädigungsanspruch an den Staat, oder an den Regierungs-Kommissar (s. §. 18.), oder an die in dessen Auftrag handelnden Personen erheben zu dürfen.

§. 21.

Diese Konzession wird auf 99 Jahre ertheilt. Wird nach Ablauf dieser Konzessionszeit die Konzession nicht erneuert oder verlängert, oder sollte die Gesellschaft während der Dauer der Konzession aus finanziellen Gründen den Betrieb der Bahn nicht fortsetzen können, oder sich freiwillig auflösen, so kann

a. das Eigenthum der Bahn mit Grund und Boden und allen Zubehörungen, und namentlich mit den Gebäuden, Beiwerken, Maschinen und den Vorräthen an Betriebsmaterial, so wie diese sämmtlichen Gegenstände innerhalb des Kurfürstenthums gelegen oder befindlich sind, gegen gleichzeitig zu leistenden baaren Ersatz des Werthes dieser Gegenstände, für den Staat eingezogen werden, — in welchem Falle die Ausmittelung der Ersatzsumme durch gerichtliche Taxation, und zwar in der Weise geschehen soll, daß bei der Schätzung auf den Preis zu sehen ist, den jeder Gegenstand, würde er einzeln und nicht als Bestandtheil oder Zubehörung einer Eisenbahn verkauft, erreichen könnte; oder

b. von Uns verfügt werden, daß die Bahn, als solche, mit allen obenbenannten Zubehörungen zum ferneren Betriebe veräußert werde, und die deshalbigen Bedingungen festzusetzen.

Erklären Wir, von diesen Befugnissen keinen Gebrauch machen zu wollen, so können die im Eigenthum der Gesellschaft befindlichen Gegenstände einzeln, aber nicht als Eisenbahn, für Rechnung der Gesellschaft oder ihrer Kreditoren veräußert werden.

Wir behalten Uns die Befugniß vor, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen, und zwar, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen:

1. Die Abtretung kann nicht eher, als nach Verlauf von 50 Jahren, von dem Zeitpunkte der Transport-Eröffnung an, gefordert werden.
2. Es muß der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.
3. Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:

Digitized by Google

a. Der Gesellschaft wird der 25fache Betrag derjenigen jährlichen Dividende bezahlt, welche an sämmtliche Aktionäre im Durchschnitt der letzten 5 Jahre ausbezahlt worden ist.
b. Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls übernommen und in gleicher Weise, wie dieses der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktiv-Forderungen auf die Staatskasse übergehen.
c. Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf die Staatskasse über, sondern es wird derselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.
d. Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktien und die Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

Urkundlich Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staatssiegels. Wilhelmshöhe, am 28. Juli 1844.

(L. S.) (gez.) Friedrich Wilhelm.

Die für das Unternehmen festgestellten Statuten lauten, wie folgt:

Die Kurfürstl. Hessische Staatsregierung und der Senat der freien Stadt Frankfurt haben dem Bankier Bernus du Fay (Eigenthümer der Firma du Fay, Leisler u. Komp. zu Hanau) und den Bankiers Gebr. Bethmann zu Frankfurt die Konzession zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Frankfurt und Hanau auf dem rechten Mainufer zum Betrieb dieser Eisenbahn für den Transport von Personen, Thieren, Waaren und Produkten aller Art, und zur Bildung einer Aktiengesellschaft zu diesem Zwecke ertheilt. Es sind daher für die zu bildende Aktiengesellschaft folgende statutenmäßige Bestimmungen festgesetzt worden:

§. 1.

Zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Frankfurt und Hanau auf der rechten Mainseite und zu deren Betrieb für den Transport von Personen, Thieren, Waaren und Produkten aller Art wird von den konzessionirten Unternehmern eine Aktiengesellschaft gebildet.

§. 2.

Die anzulegende Eisenbahn erhält den Namen: „Frankfurt-Hanauer Eisenbahn", und die Gesellschaft führt die Firma: „Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft".

§. 3.

Das zu diesem Unternehmen erforderliche Kapital ist auf die Summe von 800000 fl. süddeutscher Währung, oder 457142⅞ Thlr., bestimmt, und wird von den konzessionirten Unternehmern durch Aktien-Betheiligungen aufgebracht.

§. 4.

Die Gesellschaft bildet sich durch die Inhaber der Aktien.

§. 5.

Die Dauer der Gesellschaft ist auf den Zeitraum von 99 Jahren bestimmt.

§. 6.

Die Gesellschaft wird nach erfolgter Genehmigung dieser Statuten und hierauf erlangter definitiver Konzession, resp. nach Ausgeben der Aktien, für konstituirt angesehen.

Digitized by Google

§. 7.

Die für die Erbauung und den Betrieb der anzulegenden Eisenbahn zu erwerbenden Grundstücke, die anzukaufenden oder aufzuführenden Gebäulichkeiten, die Bahnanlage selbst und deren sämmtliche unbewegliche und bewegliche Zubehörungen und Utensilien bilden, sammt dem zu gründenden Reservefonds, das Eigenthum der Gesellschaft.

§. 8.

Die Bahn wird von Hanau über Wilhelmsbad nach der Mainkur und von da zur rechten oder linken Seite der Landstraße direkt nach Frankfurt geführt, insofern nicht die konzessionirten Unternehmer nach Anhörung technischen Gutachtens den betreffenden hohen Regierungen Abweichungen von der direkten Richtung gemeinschaftlich in Vorschlag bringen und deren Genehmigung erlangen werden.

§. 9.

Der Bau der Bahn soll alsbald, nachdem die betreffenden Staatsregierungen die Richtung derselben und die Anwendung der für nothwendige Abtretungen bestehenden Landesgesetze werden genehmigt haben, beginnen, und von da an, wo möglich innerhalb zweier Jahre, beendigt werden. Bei der Erbauung der Bahn soll auf die Anlegung einer Doppelbahn so Bedacht genommen werden, daß das für ein zweites Geleise nöthige Terrain mit acquirirt werde, obgleich sich die Gesellschaft nur zur Herstellung einer eingeleisigen Bahn verpflichtet. Hauptstationsplätze und Bahnhöfe werden zu Frankfurt und Hanau thunlichst nahe an beiden Städten und die Werkstätten zu Hanau angelegt.

§. 10.

Das Gesellschafts-Kapital von 800000 fl. süddeutscher Währung oder 457142$\frac{8}{7}$ Thlr. wird in 3200 Stück Aktien, jede von 250 fl., vertheilt, welche mit fortlaufenden Nummern versehen und von den konzessionirten Unternehmern gegen Einzahlung des Betrages ausgegeben werden.

§. 11.

Die Einzahlung geschieht successive nach näherem Inhalte des unter §. 16 folgenden Aktien-Formulare und unter den hierin ausgedrückten Bedingungen; auf die successiven Einzahlungen werden 3½ Proz. Zinsen p. a. vergütet, resp. von den einzelnen Raten-Zahlungen in Abzug gebracht.

§. 12.

Die Aktien lauten auf den Inhaber. Für schadhaft gewordene Aktien-Dokumente, deren wesentliche Bestandtheile unversehrt erhalten sind und gegen deren Rückgabe können auf Kosten der darum Nachsuchenden neue Aktien ausgefertigt werden.

§. 13.

Die Aktien werden von den konzessionirten Unternehmern unterzeichnet und mit dem Gesellschaftssiegel versehen. Ein Stamm-Ende jeder Aktie wird in dem Archiv der Gesellschaft aufbewahrt. Die einzelnen Terminzahlungen werden auf der Rückseite der Aktien bescheinigt.

§. 14.

Die Aktien werden mit 3½ Proz. p. a., vom 1. Juli 1846 anfangend, verzinst, auf dieselben auch die von der General-Versammlung alljährlich bestimmt werdende Gewinnst-Dividende vertheilt. Zu dem Ende werden den auszugebenden Aktien Zinsen- und Dividende-Koupons beigegeben und Zinsen und Dividende alljährlich, letztere nach vorheriger Bekanntmachung, gegen Aushändigung der Koupons durch die Gesellschaftskasse ausbezahlt.

Digitized by Google

§. 15.

Zinsen und Dividenden, welche nicht innerhalb 4 Jahren, vom Tage der zu ihrer Erhebung ergangenen Bekanntmachungen, in Empfang genommen werden, sind zu Gunsten der Gesellschaft verjährt.

§. 16.

Der Inhalt der Aktien ist folgender:

„Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Aktie No. über fl. 250. Diese Aktie von Zweihundert funfzig Gulden süddeutscher Währung repräsentirt nach vollständiger Einzahlung und Quittirung unten benannter Zahlungs-Raten einen statutenmäßigen Antheil gleicher Summe an dem Gesellschafts-Kapital der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft. Der Inhaber unterwirft sich den Bestimmungen der Konzessionen und den Gesellschafts-Statuten, welche den Unternehmern verliehen worden sind. Die Einzahlungen, welche auf der Rückseite der Aktien bescheinigt werden, sind in nachfolgenden Terminen zu Frankfurt a. M. an der Kasse der Herren Gebr. Bethmann, zu Hanau bei Herren du Fay, Leisler und Comp. zu leisten, nämlich erster Termin bis spätestens 31. Dezember 1844. 25 Proz. gegen Aushändigung der Aktie mit 62 fl. 30 kr. Zweiter Termin bis spätestens 30. Juni 1844. 25 Proz. zweite Terminzahlung mit 62 fl. 30 kr. Dritter Termin bis spätestens 31. Dezember 1845. 25 Proz. dritte Terminzahlung mit 62 fl. 30 kr. Vierter Termin bis spätestens 30. Juni 1846. 25 Proz. vierte Terminzahlung mit 62 fl. 30 kr. Die Gültigkeit dieser Aktie erlischt und der Inhaber verliert alle Ansprüche auf Betheiligung und auf die bereits eingezahlten Termine, wenn einer der folgenden Termine nicht pünktlich eingehalten wird. Mit der vollständigen rechtzeitigen Einzahlung der einzelnen Terminalzahlungen erwirbt der Inhaber dagegen alle mit dieser Aktie verbundenen statutenmäßigen Rechte, den Anspruch auf eine jährliche Verzinsung von 3½ Proz. p. a., vom 1. Juli 1846 anfangend, und auf eine nach Maaßgabe der Statuten alljährlich ausgetheilt werdende Dividende. Dieser Aktie sind 15 Zinsen- und Dividenden-Koupons sammt Talon beigefügt.

Frankfurt und Hanau, den

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft.

(L. S.)"

Folgen die Unterschriften.

§. 17.

Der durch die Aktien aufgebrachte Kapitalfonds sammt den aus den einzelnen Terminzahlungen, so weit sie das jeweilige Bedürfniß übersteigen, gewonnenen Zinsen ist zum Ankaufe des benöthigten Grundeigenthums, zur Bestreitung der Baukosten und Besoldungen, zur Anschaffung von Utensilien und Materialien, Maschinen und Transportmittel ꝛc. und zur Berichtigung derjenigen Kosten bestimmt, welche auf die Realisirung dieser Unternehmung und auf die Bildung der Gesellschaft von den konzessionirten Unternehmern verwendet worden sind und bis zum gänzlichen Ausbau der Bahn noch ferner werden verwendet werden. Hierunter gehören auch die für die einzelnen Ratenzahlungen vergütet werdenden Zinsen. Der nach vollständiger Berichtigung aller dieser Ausgaben sich etwa ergebende Ueberschuß fällt in den Reservefonds.

Digitized by Google

§. 18.

Aus dem Ertrage der Unternehmung werden alljährlich sämmtliche Ausgaben, die Kosten der Verwaltung, der Benutzung und Unterhaltung der Bahn und ihrer Pertinenzien, der Erneuerung der Utensilien, Maschinen und Transportmittel, der Besoldungen ꝛc., und nächst diesen Ausgaben die Zinsen des Aktien-Kapitals bestritten. Aus dem alsdann verbleibenden Ueberschusse oder dem jährlichen reinen Gewinn der Gesellschaft wird sodann eine von der General-Versammlung für jede Aktie zu bestimmende Gewinnst-Dividende und daneben eine Tantième für den Reservefonds in dem Falle festgesetzt, wenn Jahreszinsen und Jahres-Dividende zusammengerechnet mindestens 5 Proz. betragen.

§. 19.

Der Reservefonds soll mindestens die Summe von 100000 fl. betragen. Er wird gebildet:

a. aus dem Ueberschuß, welcher nach gänzlicher Vollendung des Bahnbaues (vgl. §. 17) übrig bleiben wird;
b. aus einer Tantième des alljährlichen Netto-Gewinns (jedoch unter der §. 18 angegebenen Beschränkung), deren Größe der freien Bestimmung der General-Versammlung überlassen bleibt;
c. aus dem Betrag der verjährten Zinsen und Dividenden (vgl. §. 15).

§. 20.

Der Reservefonds darf für die Ausgaben zur Erweiterung des Unternehmens mittelst Anlegung von Seitenbahnen oder eines zweiten Geleises, ferner zu außergewöhnlichen Restaurationen und Verbesserungen der Bahn und zur Bezahlung der Aktien-Zinsen, wenn diese wider Verhoffen nicht aus der Jahres-Einnahme gedeckt werden könnten, verwendet werden.

§. 21.

Das Interesse der Gesellschaft wird wahrgenommen und vertreten

A. Provisorisch während des Bahnbaues und bis zu dessen und seiner Pertinenzien gänzlichen Vollendung: durch die konzessionirten Unternehmer;
B. Definitiv nach gänzlicher Vollendung der Bahn und nach deren Eröffnung in ihrer ganzen Ausdehnung: durch die General-Versammlung der Aktien-Inhaber und durch den von derselben erwählten Verwaltungsrath.

Provisorische Verwaltung.

§. 22.

Die konzessionirten Unternehmer behalten sich bis zur gänzlichen Beendigung des Bahnbaues die Verwaltung der Gesellschafts-Angelegenheiten in deren ganzen Umfange vor, insbesondere die obere Leitung des ganzen Bahnbaues sammt Zubehörungen; sie vertreten die Gesellschaft nach allen Beziehungen. Sie ziehen die Aktien-Einzahlungen ein und haben die gesammte Rechnungsführung und Kassenverwaltung; von ihnen sind die Aktien auszufertigen. Sie haben die Befugniß, für die Gesellschaft Eigenthum zu erwerben, zu verkaufen, Hypotheken löschen zu lassen und Verträge und Vergleiche jeder Art abzuschließen, auch aktive und passive Prozesse durch alle Instanzen zu führen ꝛc. Ihnen steht die spezielle Leitung und Aufsicht des Bahnbaues zu. Und wie sie überhaupt während des Baues als das statutenmäßige Organ der Gesellschaft auch den hohen Staatsregierungen gegenüber zu betrachten sind, so haben sie mit den betreffenden Behörden über alle, diese Unternehmung berührenden Gegenstände zu verhandeln und zu vertragen. Sie ernennen die für den Bahnbau nöthigen Beamten, bestimmen ihre Besoldung und Hono-

Digitized by Google

rate aus der Gesellschaftskasse, ernennen provisorisch alle Bahnbeamten, bestimmen deren Instruktionen und Besoldungen, entwerfen die auf den Gebrauch und den Schutz der Bahn bezüglichen und die für den Dienst und die innere Ordnung auf der Bahn sammt Zubehörungen nöthigen, den hohen Landesregierungen zur Genehmigung vorzulegenden Vorschriften, Regulative und Dienstanweisungen, und legen die Fahrtenpläne und den Tarif für den Transport ꝛc. zur Genehmigung vor.

§. 23.

Die konzessionirten Unternehmer fungiren unentgeltlich, erhalten aber Ersatz ihrer Auslagen, und werden rücksichtlich aller Verbindlichkeiten, welche sie in dieser ihrer Eigenschaft für die Gesellschaft kontrahiren, von dieser vertreten und schadlos gehalten.

§. 24.

Nach gänzlicher Vollendung des Baues der Bahn und ihrer Zubehörungen und nachdem dieselbe in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet sein wird, berufen die konzessionirten Unternehmer die erste General-Versammlung der Aktien-Inhaber, legen einen umfassenden Bericht über die Geschäftsführung und eine vollständig belegte Rechnung über die Verwendung des Aktien-Kapitals vor und veranlassen die Wahl eines Verwaltungsrathes, womit ihre provisorische Wirksamkeit gänzlich aufhört und die Gesellschaft in die eigene Ausübung aller ihr durch die Konzessionen und diese Statuten verliehenen Rechte tritt.

Definitive Verwaltung der Angelegenheiten der Gesellschaft. General-Versammlungen.

§. 25.

Die Angelegenheiten der Gesellschaft werden in ordentlichen General-Versammlungen und in besonders einzuberufenden außerordentlichen General-Versammlungen sämmtlicher Aktien-Inhaber berathen und darüber beschlossen.

§. 26.

Die ordentlichen General-Versammlungen finden nach dem jedesmaligen Jahresrechnungsschluß und zwar innerhalb dreier Monate nach dem Jahresschluß Statt. Der hierzu angesetzte Tag wird vier Wochen vorher durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht. Gegenstände, zu deren Verhandlung und Beschlußnahme die Aktien-Inhaber, nach Maaßgabe dieser Statuten, eingeladen werden müssen, sind in den ergehenden öffentlichen Einladungen und Bekanntmachungen ausdrücklich anzugeben. Die ordentlichen General-Versammlungen sollen in der Regel in Wilhelmsbad abgehalten werden.

§. 27.

Für besonders wichtige und dringende Fälle oder für solche, welche der Entscheidung einer besonders einzuberufenden General-Versammlung vorbehalten sind, können außerordentliche General-Versammlungen einberufen werden, und soll der hierzu festgesetzte Tag gleichfalls wo möglich 4 Wochen vorher bekannt gemacht und müssen die Aktien-Inhaber zur Abhaltung einer solchen General-Versammlung, unter spezieller Angabe der Veranlassung, eingeladen werden.

§. 28.

Jeder Besitzer von 10 Aktien kann in der General-Versammlung erscheinen und an ihren Berathungen und Beschlüssen Theil nehmen. Wer 10 Aktien besitzt, ist zu einer; wer 20, zu zwei; wer 30, zu drei; wer 40, zu vier; wer 50, zu fünf; wer 60, zu sechs; wer 70, zu sieben; wer 80, zu acht; wer 90, zu neun, und wer 100

Digitized by Google

Aktien besitzt, zu zehn Stimmen berechtigt. Wer mehr als 100 Aktien besitzt, kann gleichwohl nur zehn Stimmen in sich vereinigen.

§. 29.

Jeder stimmberechtigte Aktionär, welcher in den ordentlichen jährlichen General-Versammlungen erscheinen will, hat sich 8 Tage vor dem Termine über seinen Aktienbesitz auszuweisen, wogegen er eine die Anzahl der ihm statutenmäßig zustehenden Stimmen angebende Einlaßkarte erhält.

§. 30.

Der Präsident des Verwaltungsrathes und in dessen Verhinderung sein Stellvertreter führen den Vorsitz in der General-Versammlung und der Sekretär des Verwaltungsrathes das Protokoll. Zunächst wird aus den anwesenden Aktien-Inhabern, jedoch mit Ausschluß der Mitglieder des Verwaltungsrathes und der Beamten der Gesellschaft, ein Ausschuß von 5 Personen zur Prüfung der Jahresrechnungen erwählt, welcher bis zur nächsten ordentlichen General-Versammlung in Wirksamkeit bleibt. Die Mitglieder dieses Ausschusses sind jedes Mal wieder wählbar. Diejenigen Gegenstände, welche einer vorherigen Prüfung bedürfen, sind an diesen Ausschuß zum Berichte zu verweisen; es können aber auch besondere Begutachtungs-Kommissionen ernannt werden.

§. 31.

Die Jahresrechnungen werden 14 Tage vor der General-Versammlung dem in der vorhergehenden General-Versammlung erwählten Ausschusse (§. 30) zur Revision und Berichterstattung übergeben und am Tage vor der General-Versammlung in dem Lokale der Versammlung zur Einsicht aufgelegt.

§. 32.

Der Präsident bringt die vorliegenden Gegenstände zur Kenntniß der Versammlung, leitet die Diskussion und veranlaßt die Abstimmung. Die Vorschläge und Anträge des Verwaltungsrathes kommen unbedingt, jene anderer Mitglieder der Versammlung nur dann zur Berathung, wenn die Versammlung solche für zulässig erkannt hat.

§. 33.

Alle Wahlen werden durch geheime Abstimmungen vollzogen. Die Stimmzettel werden von dem Präsidenten eröffnet und von dem Sekretär aufgezeichnet.

§. 34.

Die Beschlüsse der General-Versammlung werden durch absolute Majorität der Aktien-Inhaber in allen den Fällen gefaßt, wo nicht ein anderes durch die Statuten ausdrücklich vorgeschrieben ist. Sie sind für alle Aktien-Inhaber, auch für die Nichterschienenen, verbindlich. Mitglieder des Verwaltungsrathes und Beamte der Gesellschaft haben sich jedoch bei denjenigen Fragen, welche Gegenstände ihrer Geschäftsführung betreffen, der Abstimmung zu enthalten.

§. 35.

Die Protokolle der General-Versammlung werden von dem Präsidenten und drei Mitgliedern der Gesellschaft unterzeichnet und in dem Archiv der Gesellschaft aufbewahrt. Die General-Versammlung kann den Druck und die Umtheilung oder öffentliche Bekanntmachung ihrer Protokolle beschließen.

§. 36.

Gegenstände, welche zur Berathung und Beschlußnahme der General-Versammlung gehören, sind: die Rechenschaftsberichte des Verwaltungsrathes und der Direktion, die Jahresrechnungen, die Erwählung und Ergänzung des Verwaltungsrathes, die Abänderung der Tarife, die etwa bei nicht ausreichendem Jahresertrag

Digitized by Google

erforderliche Reduktion der betreffenden Jahreszinsen, die Bestimmung der Jahres-Dividende und der Tantième für den Reservefonds, die Verwendung des Reservefonds, Erweiterung der Unternehmung durch Anlegung von Seitenbahnen oder eines zweiten Geleises, oder Verbesserung der bestehenden Anlagen und Deckung des hierzu erforderlichen Geldbedarfs mittelst Vermehrung des Aktien-Kapitals oder mittelst Aufnahme von Anleihen, Abänderung der Statuten, Fortdauer oder Auflösung der Gesellschaft. Zur Fassung eines gültigen Beschlusses über die sub 8, 9 und 10 bezeichneten Gegenstände sind jedoch drei Viertheile der anwesenden Aktien-Inhaber erforderlich. Wenn aber die Auflösung der Gesellschaft vor Ablauf der Konzessionszeit oder Fortsetzung der Unternehmung über die Konzessionszeit hinaus in Frage steht, wird jede einzelne Aktie stimmberechtigt. Zur Entscheidung dieser Fragen müssen alsdann in einer besonders einzuberufenden General-Versammlung zwei Drittheile aller bestehenden Aktien repräsentirt sein, und von diesen müssen sich drei Viertheile zu einem für die ganze Gesellschaft bindenden Beschlusse vereinigen. Sollte jedoch bei der zu diesem Behufe einberufenen General-Versammlung ein gültiger Beschluß nicht gefaßt werden können, so wird eine zweite General-Versammlung unter dem Präjudiz zusammenberufen, daß in dieser ein, alle Aktionäre bindender Beschluß durch absolute Mehrheit der von den Anwesenden vertretenen Aktien gefaßt werden wird.

Verwaltungsrath.

§. 37.

Die oberste Verwaltung und Leitung der ganzen Unternehmung wird einem von der General-Versammlung aus den Aktien-Inhabern zu erwählenden Verwaltungsrath übertragen. Dieser Verwaltungsrath wird aus 5 Personen bestehen und auf die Dauer von 3 Jahren ernannt werden. In denselben sollen alternirend drei Mitglieder von Aktien-Inhabern der einen und zwei Mitglieder von Aktien-Inhabern der anderen der beiden Städte Frankfurt und Hanau erwählt werden. Nach Ablauf der 3 Jahre findet eine neue Wahl Statt; jedoch sind die austretenden Mitglieder wieder wählbar. Diejenigen Aktien-Inhaber der beiden Städte Frankfurt und Hanau, welche nach den gewählten die meisten Stimmen haben, treten als Ersatzmänner ein. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes haben für die Dauer ihrer Amtsführung ein jedes 10 Aktien bei der Gesellschaftskasse zu deponiren. Sie verwalten ihr Amt unentgeltlich, erhalten aber Ersatz für ihre Auslagen. Rücksichtlich aller Verbindlichkeiten, welche sie in ihrer Eigenschaft als Mitglieder des Verwaltungsrathes kontrahiren, werden sie von der Gesellschaft vertreten.

§. 38.

Der Verwaltungsrath ernennt aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vicepräsidenten und nimmt einen besoldeten Sekretär an. Die Sitzungen des Verwaltungsrathes finden alle 14 Tage auf Einladung des Präsidenten Statt; außerdem ist derselbe verbunden, auf den Antrag eines Mitgliedes eine Sitzung anzuberaumen. Der Verwaltungsrath faßt seine Beschlüsse nach Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit entscheidet das Votum des Vorsitzenden. Zur Fassung eines gültigen Beschlusses genügt die Anwesenheit dreier Mitglieder. Ausfertigungen werden von dem Präsidenten oder auch von dessen Stellvertreter unterschrieben. Der Sitz des Verwaltungsrathes ist zu Frankfurt a. M.

§. 39.

Der Verwaltungsrath repräsentirt die Gesellschaft in allen und jeden Beziehungen zu den Landesbehörden wie zu Privaten. Er sorgt für die Erhaltung und beste

Digitized by Google

Benutzung der Eisenbahn und aller Pertinenzien, ist zur Erwerbung und Veräußerung von Eigenthum, zur Löschung von Hypotheken und zum Abschlusse von Verträgen, namentlich auch von Vergleichen für Rechnung der Gesellschaft ermächtigt, so wie zur Führung der Aktiv- und Passiv-Prozesse der Gesellschaft und zur Bestellung von Anwälten. Der Verwaltungsrath ernennt und entläßt alle Beamte, bestimmt ihre Gehalte, ertheilt die nöthigen Dienst-Instruktionen und überwacht deren Befolgung. Zu seinem Wirkungskreise gehören ferner: die Handhabung einer zweckmäßigen Kontrole, die Prüfung der Rechnungen, die Decharge darüber, die Berufung der General-Versammlung, die Aufstellung der Rechenschaftsberichte, Vorarbeiten ꝛc. ꝛc. Der Verwaltungsrath hat die jeweiligen Kassenbestände und den Reservefonds der Gesellschaft auf die beste Weise und gegen hinreichende Sicherheit rentbar zu machen, endlich etwaige vor der ordentlichen General-Versammlung nöthig werdende Abänderungen am Tarife provisorisch zu verfügen und zur Anzeige zu bringen, resp. der betreffenden Landesregierungen Genehmigung hierzu einzuholen.

Direktion.

§. 40.

Die Geschäfte der Gesellschaft werden nach den Beschlüssen, allgemeinen Instruktionen und besonderen Anordnungen des Verwaltungsrathes von einem Oberbeamten als Direktor geführt; demselben wird ein technischer Beamte als Inspektor und das erforderliche Subaltern-Dienstpersonal beigegeben.

§. 41.

Der Direktor und Inspektor erhalten eine vom Verwaltungsrathe zu regulirende fixe Besoldung.

§. 42.

Der Direktor leitet alle merkantilischen Angelegenheiten, führt die Korrespondenz und beaufsichtigt den Kassen- und Rechnungsführer und die übrigen, ihm zur Aushülfe beigegebenen Personen und die Erhebungsbeamten der Stations-Bureau's. Der Sitz der Direktion ist in Hanau.

§. 43.

Der Inspektor leitet alle technischen Angelegenheiten, beaufsichtigt die, den Bau und die Erhaltung der Bahn und der Gebäulichkeiten betreffenden Arbeiten, sorgt für zweckmäßige Unterhaltung, Aufbewahrung und Ergänzung der Maschinen, Materialien, Transportmittel ꝛc. Sein Wohnsitz ist in Hanau, wo auch die Werkstätten und die Hauptvorräthe des Betriebs- und Unterhaltungs-Materials sich befinden.

§. 44.

Der Direktor und Inspektor sind für die pünktliche Erfüllung ihrer Dienst-Instruktionen und der sonstigen Anordnungen des Verwaltungsraths verantwortlich. Beide haben monatliche Berichte über den Gang des Geschäfts und über die ihrer Verwaltung untergebenen Personen und Gegenstände dem Verwaltungsrathe zu erstatten.

§. 45.

Das gesammte Dienstpersonal, mit Ausschluß der Bahnwärter, hat eine von dem Verwaltungsrathe zu bestimmende Dienstkaution zu hinterlegen.

§. 46.

Die Verhältnisse der Gesellschaft zu den Regierungen, auf deren Gebiet die Bahn angelegt wird, werden durch die Konzessionen bestimmt; diese bilden also integrirende Bestandtheile dieser Statuten.

Digitized by Google

§. 47.

Abänderungen dieser Statuten oder Erweiterungen ihres Inhalts bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung der hohen Landesregierungen.

§. 48.

Alle von Seiten des Verwaltungsraths und der Direktion zu erlassenden Bekanntmachungen werden in die zu Frankfurt und zu Hanau erscheinenden Amtsblätter und Zeitungen eingerückt.

Die Genehmigung dieser Statuten wurde von den Landesregierungen in Folgendem ertheilt:

Von Gottes Gnaden Wir Friedrich Wilhelm, Kurprinz und Mitregent von Hessen, Erbgroßherzog von Fulda ꝛc.

ertheilen vorstehenden Statuten für die Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft, welche nach Maaßgabe des §. 6 Unserer höchsten Konzession zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Hanau und Frankfurt entworfen und Uns unterthänigst eingereicht worden sind, hierdurch Unsere landesherrliche Genehmigung.

Urkundlich Unserer höchst eigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staatssiegels gegeben zu Wilhelmshöhe, am 28. Juli 1844.

(L. S.) (gez.) Friedrich Wilhelm.

Wir Bürgermeister und Rath der freien Stadt Frankfurt

ertheilen vorstehenden Statuten für die Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft hiermit Unsere Genehmigung.

Frankfurt, den 6. August 1844.

(L. S.) (gez.) Scharff.

Der Ausführung des Unternehmens steht somit jetzt nichts mehr im Wege, weshalb, nachdem die im §. 9 des Statuts erwähnten Punkte erfüllt sind, der Bau dieser Bahn jedenfalls im Frühjahr 1845 in Angriff genommen und im Sommer 1846 dem Verkehre eröffnet werden wird.

Ueber

b. die andern Verhältnisse der Bahn

erwähnen wir noch Folgendes.

In Hanau wird der Bahnhof dicht vor dem Kanalthore, in Frankfurt zwischen dem Obermain- und Allerheiligen-Thore angelegt. Die Linie wird so gerade als möglich eingehalten, und berührt, von Hanau aus, Wilhelmsbad, gewissermaßen auch Döringheim und die Mainkur. Rumpenheim und Offenbach sind nicht außer Acht gelassen. Wesentliche Schwierigkeiten bietet das Terrain nicht dar.

Die Länge der Bahn in dieser Richtung wird ungefähr 3 Stunden oder 1½ Meile betragen, und da das Anlage-Kapital zu 800000 fl. oder

Digitized by Google

457142⅔ Thlr. angenommen worden ist, so werden sich die Durchschnittskosten einer Meile auf etwa 304760 Thlr. stellen.

Die Oberaufsicht des Baues der Bahn führt der Königl. Baierische Kreisbaumeister Herr Denis; eigentlicher Ingenieur der Bahn ist Hr. Strobel, der auch bei dem Bau der Taunus-Eisenbahn beschäftigt war.

Digitized by Google

VIII.

Eisenbahnen auf dem Gebiete der freien Städte Hamburg und Lübeck und in den Herzogthümern Schleswig-Holstein.

Digitized by Google

VIII. Eisenbahnen auf dem Gebiete der freien Städte Hamburg und Lübeck und in den Herzogthümern Schleswig-Holstein.

A. Eisenbahnen auf dem Gebiete der freien Städte Hamburg und Lübeck.

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

Einige Männer, die für Hamburgs Wohl in mehr als einer Hinsicht bereits eine gemeinnützige erfolgreiche Thätigkeit entfalteten, beschlossen im Anfange des Jahres 1838, auch ihrer Vaterstadt die Wohlthaten der Eisenbahnen zuzuwenden.

Die geringe Ausdehnung des Hamburger Gebiets machte eine größere Anlage dieser Art von dem Einverständnisse der Nachbarstaaten abhängig, welches zu erlangen mehr Schwierigkeiten darbot, als man auf den ersten Blick glauben sollte; Schwierigkeiten, die in wirklich entgegengesetzten oder in mißverstandenen Interessen wurzelten.

Größere Hindernisse aber waren von einem Theile der eigenen Mitbürger zu besorgen, deren Abneigung gegen jede Art von Beschränkung der persönlichen Willensfreiheit, namentlich dem unentbehrlichen Expropriationsgesetze, wenig Hoffnung zeigte. Dessenungeachtet schritten jene Männer zum Werke, beauftragten im August 1838 den Ingenieur W. Lindley aus London mit Untersuchung des Terrains aufwärts am rechten Elbufer und mit Entwerfung eines Kostenanschlages der Strecke auf Hamburger Gebiete. Nachdem solches geschehen, traten die Herren

A. Abendroth, Dr.,
W. L. Behrens,
Ad. Jencquel,
Ed. Johns,
H. J. Merck,
H. C. Meyer jun.,
Justus Ruperti,
Ed. Schlüter, Dr.,
K. Sieveking,
C. W. Asher, Dr., provisorischer Sekretär,

Digitized by Google

als provisorisches Komité unter dem 31. Oktober 1838 mit einem Prospekte zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Bergedorf und weiter bis zur Grenze des Hamburger und beiderstädtischen Gebiets hervor.

Die Einladung zur Aktienzeichnung und die Bedingungen derselben waren darin enthalten.

Schon in den letzten Tagen des November-Monats konnte das Komité anzeigen, daß die Unterbringung der 5000 Aktien zu 300 Mark B. gesichert sei; am 14. Dezember berief dasselbe eine General-Versammlung der Aktionäre auf den 18. Dezember.

Diese wählte Mitglieder des Ausschusses, welche aus ihrer Mitte die aus fünf Mitgliedern bestehende Direktion ernannte. Die General-Versammlung hatte dem Ausschusse die Redaktion des Statuts aufgetragen, welches derselbe (vorbehaltlich der Bestätigung der Regierungen von Hamburg und Lübeck) unter dem 13. Januar 1839 veröffentlichte.

Jetzt begannen die Kämpfe gegen die Widersacher im Schooße Hamburgs; die Blätter des Freistaats vom Jahre 1839 und Anfang 1840 enthalten eine Ueberzahl von Aufsätzen pro und contra; allein der gesunde Sinn der Bürgerschaft kam den Bemühungen der Aktionäre zu Hülfe; ein allgemeines Expropriationsgesetz wurde am 20. Dezember 1839 veröffentlicht.

Wir führen dasselbe hier an, fügen jedoch zugleich die Abänderungen und Zusätze hinzu, welche dasselbe durch Rath- und Bürger-Schluß vom 14. März und vom 25. April 1844 erfahren hat.

Erster Abschnitt.

Grundsätze der Expropriation.

§. 1.

Die Abtretung von Grundeigenthum und darauf bezüglichen Rechten in Stadt, Vorstädten und Gebiet kann nur für Anlagen zum allgemeinen Besten, insbesondere für öffentliche Land- und Frachtstraßen, Eisenbahnen, Hafen- und Deichanlagen und Flußkorrektionen, so wie nur gegen vollständige Entschädigung in Anspruch genommen werden: sei es nun, daß jene Abtretung für immer oder zu einstweiliger Benutzung eines Grundes während des Baues erforderlich ist. Für bloße Verschönerungen kann die Anwendung dieses Gesetzes nicht verlangt werden.

§. 2.

Ob zu Gunsten einer solchen beabsichtigten Anlage das gegenwärtige Gesetz in Anwendung zu bringen, muß nach vorgängiger Untersuchung und Erörterung der Mittel der Ausführung, so wie eventualiter zu leistender Kaution, jedesmal durch Rath- und Bürger-Schluß entschieden werden, mag die Anlage nun von einer Staatsbehörde, oder von einer Gemeinde, oder von Privaten unternommen werden sollen.

§. 3.

Es muß zu diesem Behuf den Anträgen an Erbgef. Bürgerschaft ein Grundriß der gesammten Anlage und ein Verzeichniß der dadurch betroffenen Grundeigenthümer, als Grundlage des zu fassenden Rath- und Bürger-Schlusses, beigefügt werden.

Digitized by Google

Der Riß muß eine genaue Bezeichnung der Anlage und der dadurch betroffenen Grundstücke mit den Nummern, welche sie in dem Verzeichnisse tragen, enthalten. In dem Verzeichnisse sind die Namen der Grundeigenthümer nach fortlaufenden Nummern, die Bezeichnung des in Anspruch zu nehmenden Grundes, ob Feld, Garten ꝛc., ob und welche Gebäude abzutreten sind, so wie die Ausdehnung des Raumes, welcher in Anspruch genommen wird, und ob dauernd oder nur zu einstweiliger Benutzung, anzugeben. Privatpersonen und Gesellschaften, welche die Anwendung dieses Expropriationsgesetzes auf eine beabsichtigte Anlage beantragen wollen, müssen ihrer desfallsigen Supplikation an E. H. Rath einen solchen Riß und Verzeichniß beilegen.

Abweichungen von diesem Risse und diesem Verzeichnisse, nach erfolgter Genehmigung durch Rath- und Bürger-Schluß, dürfen nur unter folgenden Beschränkungen Statt finden:

a. wenn in dem Risse oder Verzeichnisse ein bis dahin unentdecktes Versehen oder eine Auslassung aus entschuldbarem Irrthum Statt gefunden hat;
b. wenn während des Baues sich die Nothwendigkeit einer Abweichung oder der dauernden Erwerbung eines nur als einstweilig zu benutzen angegebenen Grundes ergiebt. Jedoch darf in dieser Abweichung weder eine Umgestaltung noch eine wesentliche Abänderung des Planes liegen;
c. wenn sich ergiebt, daß die Natur der Anlage oder polizeiliche Rücksichten die Anlegung oder Verlegung eines Weges oder die Vereinigung mehrerer Wege in einen, oder die Auflegung einer Servitut auf ein bisher davon befreites Grundstück erfordern.

Ueber die Zulässigkeit solcher Anbringen entscheidet E. H. Rath, unter Mitgenehmigung Ehrb. Oberalten als Bevollmächtigten Erbgef. Bürgerschaft, nach Anhörung der betheiligten Eigenthümer und nach untersuchter Sache.

§. 4.

In Ermangelung einer gütlichen Uebereinkunft findet abseiten der Unternehmer nur eine käufliche Erwerbung des eigenthümlich abzutretenden Grundes oder, bei einstweiligem Gebrauche, eine Geldentschädigung, beides nach den Bestimmungen dieses Gesetzes Statt.

§. 5.

Einrichtungen, welche durch die Anwendung der Expropriation auf ein Grundstück, Behufs Fortsetzung der bisherigen Benutzung des nicht abgetretenen Grundes, nothwendig werden, sind auf Kosten der Unternehmer zu beschaffen oder herzustellen.

Wenn indeß der Eigenthümer eines solchen Grundes glaubt, daß durch dergleichen Einrichtungen dem Uebelstande nicht abzuhelfen ist, sei es nun, weil der abzutretende Theil seines Grundes mit dem ihm verbleibenden Grunde in Beziehung auf Lage, Nahrung oder Gewerbsbestimmung in enger Verbindung steht, oder weil diesem Grunde eine unentbehrliche Berechtigung entzogen, oder weil seinem Grunde eine die Benutzung hindernde Dienstbarkeit auferlegt wird, so kann er die Uebernahme durch die Unternehmer auch desjenigen Grundes, in dessen Benutzung er so wesentlich behindert wird, verlangen. In Ermangelung einer gütlichen Uebereinkunft hat sodann das im zweiten Abschnitte dieses Gesetzes angeordnete Gericht darüber zu entscheiden, ob dem gerügten Umstande durch anderweitige von demselben anzuordnende und auf Kosten der Unternehmer zu treffende Einrichtungen abzuhelfen, oder ob und wie weit die Expropriation über die Grenzen des von den Unternehmern in Anspruch genommenen Grundes auszudehnen ist.

Digitized by Google

§. 6.

Für das abzutretende Grundeigenthum haben die Unternehmer den vollen Werth, sammt allem Schaden, zu ersetzen, welcher dem Eigenthümer in Beziehung auf Lage, Nahrung oder Gewerbsbestimmung, oder auf unvorhergesehene Unterbrechung des Besitzstandes, oder auf andere Verhältnisse, so wie, bei theilweiser Abtretung, auf etwaige Werthverminderung des nachbleibenden Theiles erwächst. Vortheile, die erst durch die von den Unternehmern beabsichtigte Anlage für das zu entäußernde Grundstück entstehen würden, sind bei der Entschädigung nicht mit in Anschlag zu bringen, wohingegen, bei theilweiser Expropriation, etwaige Werth-Erhöhungen, welche für den nachbleibenden Theil durch die Anlage entstehen, bei der Entschädigung für den abzutretenden Theil in Anrechnung kommen. Diese Anrechnung darf jedoch den Entschädigungswerth des abzutretenden Theiles, unter Zuschlag des Belaufes der auf etwaige Einrichtungen zur Fortsetzung der bisherigen Benutzung des nachbleibenden Theiles von den Unternehmern zu verwendenden Kosten (§. 5), nicht überschreiten.

Bei einstweiliger Benutzung eines Grundes während des Baues einer Anlage bleibt dem Eigenthümer eine nachträgliche Entschädigung für etwaigen längeren Gebrauch, als ursprünglich angeschlagen worden, so wie für alle Verschlechterung oder Ablieferung zu einer Zeit, in welcher der Grund, seiner Bestimmung gemäß, nicht mehr benutzt werden kann, vorbehalten.

§. 7.

Einer in Gemäßheit dieses Gesetzes erzwungenen Eigenthumsabtretung ungeachtet, verbleibt dem expropriirten Grundeigenthümer das Recht, die Rath- und Bürger-Konvente zu besuchen, während eines Jahres vom Tage der Expropriation an, in dem Maaße, als ihm solches Recht bisher zustand.

§. 8.

Real-Servituten und Gerechtsame, Lasten und Abgaben, welche mit dem abzutretenden Grundstück aktiv oder passiv verbunden sind, gehen mit demselben über, jedoch insofern die Gerechtsame und Lasten theilbar sind, bei theilweiser Abtretung nur in dem Verhältniß des abzutretenden Theils zu dem nachbleibenden Theile.

Sind solche Servituten und Lasten, welche auf dem abzutretenden Grunde passiv haften, mit der Natur der beabsichtigten Anlage nicht vereinbar, so müssen sie abseiten der Unternehmer durch vollständige Entschädigung der Berechtigten abgelöst werden.

Deichlasten, welche auf dem abzutretenden Grunde haften, gehen bei gänzlicher Abtretung mit über. Bei theilweiser Abtretung werden die ordentlichen Deichlasten, d. h. solche, die der Deichhalter selbst zu tragen hat, nach dem Ermessen der resp. Deichbehörden, entweder unter beide Theile verhältnißmäßig vertheilt, oder auf den nicht abgetretenen Theil gegen verhältnißmäßige, abseiten der Unternehmer zu leistende und nach Maaßgabe dieses Gesetzes zu ermittelnde Entschädigung des Eigenthümers übertragen. Erklärt die betreffende Deichbehörde sich darüber nicht in dem dazu zu setzenden Termine, so wird angenommen, daß sie die letztgedachte Alternative gewählt habe. Außerordentliche Deichlasten, d. h. solche, welche der ganze Deichverband trägt, so wie überhaupt solche Lasten, welche nach Verhältniß der Größe des Areals vertheilt werden, hat die Anlage nach der Größe ihres im Deichverbande liegenden Grundes zu tragen.

Die von den Unternehmern zu übernehmenden oder durch Entschädigung abzulösenden Real-Servituten, Lasten und Abgaben sind, insofern sie auf den Werth

Digitized by Google

des Grundstücks Einfluß haben, bei der Feststellung des Entschädigungswerthes des abzutretenden Grundstücks zu berücksichtigen.

Etwaige Vorkaufs- oder Näher-Rechte können bei Abtretungen, für welche die Anwendung dieses Gesetzes bewilligt worden ist, nicht geltend gemacht werden.

§. 9.

Für Personal-Servituten, als Nießbrauch und Nutzungsrechte, desgleichen Altentheilsrechte und Rechte auf ähnliche Leistungen, welche dritten Personen zustehen, sind, bei gänzlicher oder theilweiser Abtretung, die Berechtigten, so weit es den abgetretenen Grund betrifft, abseiten des bisherigen Eigenthümers zu entschädigen. Der Letztere ist dagegen berechtigt, insofern er durch eine derartige Ablösung Schaden leidet, den Ersatz solchen Schadens von den Unternehmern zu fordern und bei Aufstellung seiner Gesammt-Entschädigungs-Forderung in Anrechnung zu bringen.

Ueber die den Berechtigten zu leistende Entschädigung wird, eventualiter nach zwischen dem Eigenthümer und den Berechtigten Statt gehabter Verhandlung, wobei auch die Unternehmer zu hören sind, auf die in diesem Gesetze angeordnete Weise entschieden.

Sind die hier gedachten Rechte in das betreffende Hypothekenbuch eingeschrieben, so haben die Berechtigten, nach Maaßgabe ihrer Priorität, für die ihnen zugesprochene Entschädigungssumme, gleich den eingeschriebenen hypothekarischen Gläubigern, einen Anspruch auf die von den Unternehmern an den Eigenthümer für den abgetretenen Grund zu bezahlende Entschädigungssumme, und werden bei der Auszahlung oder Vertheilung der Entschädigungsgelder **ex officio** von der Kommission (§. 19) berücksichtigt. Sind die Rechte nicht in das Hypothekenbuch eingeschrieben, so bleibt es den Berechtigten unbenommen, ihre Ansprüche an die dem Eigenthümer zu leistende Entschädigung durch geeignete Maaßregeln sicher zu stellen und eventualiter die etwa von ihnen in Anspruch zu nehmenden Prioritätsrechte gegen die Betheiligten im ordentlichen Wege Rechtens geltend zu machen.

§. 10.

Ist das ganz oder theilweise abzutretende Grundstück verpachtet oder vermiethet, so hört der Pacht- oder Miethkontrakt für das abzutretende Areal oder Gebäude auf und der Pachter oder Miether ist von dem bisherigen Eigenthümer zu entschädigen, welcher letztere dagegen den ihm dadurch entstehenden Schaden von den Unternehmern ersetzt zu verlangen und in seine Entschädigungs-Forderung mit aufzunehmen berechtigt ist.

Ueber die dem Pachter oder Miether zukommende Entschädigung wird, eventualiter nach zwischen dem Eigenthümer und dem Pachter oder Miether Statt gehabter Verhandlung, wobei auch die Unternehmer zu hören sind, auf die in diesem Gesetze angeordnete Weise entschieden. Anderweitige Streitigkeiten zwischen dem Eigenthümer und dem Pachter oder Miether, welche auf den obigen Entschädigungs-Anspruch keinen Einfluß haben, werden an den gewöhnlichen Rechtsweg verwiesen und können die Expropriation nicht verzögern.

§. 11.

Bei allen Abtretungen, wofür die Anwendung dieses Gesetzes bewilligt worden ist, gelten hinsichtlich der auf einem ganz oder theilweise abzutretenden Grundstücke haftenden, in die betreffenden Hypothekenbücher eingeschriebenen Renten, Kapital-Posten, Grundmiethen, Rechte und Leistungen die folgenden Grundsätze:

a. Die hypothekarischen Gläubiger haben kein Recht, sich der Abtretung zu widersetzen, und wird rücksichtlich ihrer, ohne daß es einer vorgängigen Kündi-

Digitized by Google

gung bedarf und ohne Rücksicht auf etwa entgegenstehende Klauseln oder Verpflichtungen, in der nachfolgend bestimmten Art verfahren.

b. Bei gänzlicher Abtretung werden die hypothekarischen Gläubiger aus den dem Eigenthümer für das Grundstück zu bezahlenden Entschädigungsgeldern, falls solche dazu gänzlich ausreichen, an Kapital und rückständigen Zinsen bis zu dem der Auszahlung vorhergehenden Quartalstermin, gegen Tilgung ihrer Forderungen, befriedigt und empfangen überdies als Entschädigung ein Vierteljahr Zinsen von den Unternehmern.

c. Ist das zu expropriirende Grundstück so hoch beschwert, daß der nach Maaßgabe dieses Gesetzes dafür zu ermittelnde Entschädigungswerth nicht hinreicht, um sämmtliche eingeschriebenen hypothekarischen Forderungen nebst zweijährigen Zinsen, falls so viel rückständig, und etwa rückständigen zweijährigen Lasten und Abgaben zu decken, so wird dieser Fall wie der eines nothwendigen Verkaufs auf Anhalten eines hypothekarischen Gläubigers behandelt und müssen die nicht gedeckten Forderungen getilgt werden, ohne daß es jedoch hinsichtlich ihrer eines vorgängigen s. g. Abtretungsverfahrens bedarf. Den verlierenden Gläubigern bleiben ihre Rechte gegen den bisherigen Eigenthümer vorbehalten.

d. Bei theilweiser Abtretung haben die hypothekarischen Gläubiger kein Recht, ihren Konsens in die Abschreibung des abzutretenden Theils zu verweigern. Dagegen können sie, nach der Reihefolge ihrer Priorität, verlangen, daß ihnen der, nach Maaßgabe dieses Gesetzes auszumittelnde Entschädigungswerth des abzutretenden Theils auf ihre Forderungen nebst etwa rückständigen zweijährigen Zinsen der zu tilgenden Summe ausgezahlt werde. Die hypothekarischen Gläubiger haben sich nach der Reihefolge ihrer Priorität zu erklären, ob sie dieses Recht in Anspruch nehmen oder ohne solche Auszahlung in die Abschreibung konsentiren wollen. Der die Zahlung begehrende Gläubiger hat den entsprechenden Belauf seiner Forderung tilgen zu lassen.

e. Eine vereinbarte Feststellung des Entschädigungswerthes bei gänzlicher oder theilweiser Abtretung bedarf der Einwilligung der hypothekarischen Gläubiger, es sei denn, daß sie sämmtlich auf die sub lit. b. dieses Paragraphs bestimmte Weise zum vollen befriedigt werden.

f. Werden von mehreren in einer Beschwerung verbundenen Grundstücken nicht alle abgetreten, so wird dieses rücksichtlich der hypothekarischen Gläubiger als eine theilweise Abtretung behandelt.

g. Acquiriren die Unternehmer mittelst freiwilliger Abtretung ein ganzes Grundstück, während die gezwungene Expropriation nur für einen Theil dieses Grundstücks bewilligt worden ist, so sind die hypothekarischen Gläubiger zur Konsenstheilung in die Abschreibung dieses Theils auf dieselbe Weise und unter denselben Bedingungen verpflichtet, wie oben sub lit. d. bei theilweiser Abtretung festgesetzt ist.

h. Das s. g. alte Geld, wenn solches als Kapitalsumme oder als Rente unter Hinzufügung einer Ablösungssumme in Mark oder Mark Lübisch eingeschrieben ist, wird, in Gemäßheit des Münz-Edikts vom Jahre 1622, und zwar in der Art, als ob solches vom Debitor gekündigt worden, mithin nach dem zur Zeit der Einschreibung gehabten Werthe, berechnet und bezahlt.

Bei Einschreibung von Renten, mit dem Zusatz: „jede Mark Rente mit 15 Mark zu lösen", oder unter Hinzufügung einer Ablösungssumme, welche zu 15 Mark für jede Mark Rente auskommt, z. B. 40 Mark Rente mit

Digitized by Google

600 Mark zu lösen, ist jedoch eine jede eingeschriebene Mark Rente mit 30 Mark Spez. Bko. zu Kapital zu rechnen und abzulösen.

Ist blos eine jährliche Rente ohne Hinzufügung einer Ablösungssumme eingeschrieben, so ist die Rente gleichfalls mit 30 Mark Spez. Bko. zu berechnen und abzulösen.

Die seit dem gedachten Münz-Edikt eingeschriebenen jährlichen oder jährlichen immerwährenden Grundmiethen und Renten werden gleichfalls mit 30 Mark Spez. Banko für jede Mark zu Kapital berechnet und abgelöst.

i. Eingeschriebene Rechte und Leistungen unterliegen der im zweiten Abschnitt dieses Gesetzes angeordneten Entschädigungs-Ermittelung und Feststellung.

k. Die Inhaber nicht eingeschriebener hypothekarischer oder privilegirter Forderungen müssen, falls sie es für nöthig halten, die zu ihrer Befriedigung geeigneten Sicherheits-Maaßregeln ergreifen.

§. 12.

Gesetzliche, richterliche, letztwillige oder sonstige Veräußerungs-Verbote oder Beschränkungen stehen der Expropriation, welche in Anwendung dieses Gesetzes erzwungen werden kann, nicht entgegen. Die zu gebende Entschädigung tritt aber in die Stelle des expropriirten Gegenstandes. Damit Behufs Anordnung einer angemessenen Sicherstellung oder Verwendung der Entschädigungssumme die nöthigen Verfügungen getroffen werden können, müssen die Betheiligten diejenigen Behörden und Personen, welchen es zusteht, über die Beachtung der in Frage kommenden Veräußerungs-Verbote oder Beschränkungen zu wachen, vor der Uebertragung des zu expropriirenden Gegenstandes davon in Kenntniß setzen und dieselben wegen Ertheilung der Befugniß oder des Konsenses zur Veräußerung angehen. Erst 14 Tage, nachdem dieser Schritt gethan, kann das im zweiten Abschnitte dieses Gesetzes angeordnete Expropriationsgericht verfügen, daß die expropriirenden Unternehmer gegen Deposition der festgesetzten Entschädigungssumme in Besitz des fraglichen Gegenstandes gesetzt werden.

Eine unter den Betheiligten vereinbarte Festsetzung der Entschädigungssumme, so wie eine Veräußerung, welche die Grenzen der nach diesem Gesetze zu erzwingenden Expropriation überschreitet, bedarf dagegen immer der vorgängigen Genehmigung derjenigen Personen und Behörden, welche über die in Frage kommenden Veräußerungs-Verbote oder Beschränkungen zu wachen haben.

§. 13.

Veränderungen, welche nach erfolgtem Rath- und Bürger-Schluß über die Anwendung dieses Gesetzes auf eine beabsichtigte Anlage, oder nach einer in Gemäßheit §. 3 erfolgten Entscheidung von dem Grundeigenthümer vorgenommen worden, insofern sie nicht zur Fortsetzung der bisherigen Benutzungsweise nothwendig waren, geben auf keine Erhöhung der Entschädigung Anspruch; vielmehr sind die Unternehmer berechtigt, falls die Veränderung eine Erschwerung des Unternehmens enthält, eine Wiederherstellung in den vorigen Stand, auf Kosten des Eigenthümers, zu fordern. Nach jenem Zeitpunkte vorgenommene Verpachtung, Vermiethung, Verkauf, Belastung mit Servituten und ähnliche Dispositionen kommen ebenfalls für die Unternehmer nicht in Berücksichtigung, insoweit daraus eine Erhöhung der Gesammt-Entschädigungssumme, oder eine Erschwerung des Unternehmens, oder eine Verpflichtung der Unternehmer zu anderweitiger Entschädigung folgen würde.

Dasselbe gilt von solchen Dispositionen und Veränderungen vor erfolgtem Rath- und Bürger-Schluß, von welchen die Unternehmer nachweisen können, daß sie

Digitized by Google

in Voraussicht der bevorstehenden Expropriation zur Erschwerung derselben gemacht sind.

§. 14.

Die durch Rath- und Bürger-Schluß festgestellte Expropriationspflicht erlischt, wenn sie nicht innerhalb acht Monaten nach erfolgtem Rath- und Bürger-Schluß abseiten der Unternehmer in Anspruch genommen worden; es sei denn, daß der Rath- und Bürger-Schluß ausdrücklich ein Anderes verfügt. Dem Eigenthümer und allen Betheiligten bleibt es unbenommen, falls die Expropriationsbefugniß unbenutzt erlischt, wegen etwaigen ihnen verursachten Schadens ihre Ansprüche in dem nachstehend angeordneten Verfahren oder im ordentlichen Wege Rechtens gegen die Unternehmer geltend zu machen.

Zweiter Abschnitt.

Verfahren.

§. 15.

Nach zu Gunsten der Anlage erfolgtem Rath- und Bürger-Schluß muß ein Riß dieser Anlage und ein Verzeichniß der dadurch betroffenen Grundeigenthümer während 4 Wochen im Vorzimmer löblicher Kammer, auf der Kanzlei des Niedergerichts und an geeigneten von E. H. Rathe zu bestimmenden Orten der betreffenden Distrikte zu Jedermanns Einsicht ausgelegt, und daß solches geschehen, muß öffentlich bekannt gemacht werden.

Außerdem ist nach erfolgtem, die Expropriation genehmigenden Rath- und Bürger-Schlusse ein solcher Riß und Verzeichniß den betreffenden obrigkeitlichen, gerichtlichen und Hypothekenbehörden zuzustellen.

Abweichungen, welche in Gemäßheit §. 3 verstattet werden, sind den betheiligten Grundeigenthümern bekannt zu machen und den eben gedachten Behörden mitzutheilen.

§. 16.

Ist durch Rath- und Bürger-Schluß oder auf die im §. 3 gedachte Weise die Verbindlichkeit zur Abtretung eines Grundstücks oder eines Theils desselben ausgesprochen, so ist dadurch über die Pflicht zur Abtretung dieses Grundes und der darauf bezüglichen Rechte endgültig entschieden und eine gerichtliche Verhandlung und Entscheidung darüber unzulässig.

§. 17.

Die Obrigkeiten, innerhalb deren Jurisdiktionsbezirke abzutretende Grundstücke liegen, in der Stadt E. H. Rath durch eine jedesmal von ihm zu ernennende Kommission, werden sich angelegen sein lassen, eine gütliche Uebereinkunft über die Abtretung auf alle Weise zu befördern, auch auf desfallsigen Antrag einen Landmesser bestimmen, an welchen sich die Partheien bei Absteckung des Grundes und Aufnahme eines Grundrisses wenden können.

§. 18.

Alle Expropriations-Streitigkeiten, mit Ausnahme der auf im Amte Ritzebüttel belegenen Grundstücke bezüglichen (§. 45), gehören in erster Instanz ausschließlich zur Kompetenz des Niedergerichts, jedoch tritt dafür ein von dem gewöhnlichen niedergerichtlichen Prozeßgange verschiedenes Verfahren ein. Auch die über die Ausführung einer getroffenen gütlichen Uebereinkunft entstehenden Streitigkeiten gehören auf gleiche Weise zur Kompetenz des Niedergerichts.

Digitized by Google

Hinsichtlich des Stempelpapiers und der Gerichtsgebühren gelten die für den ordentlichen niedergerichtlichen Prozeß bestehenden Vorschriften.

Alle schriftlichen Eingaben, Anlagen und Produkta müssen in Original und Kopie auf der niedergerichtlichen Kanzlei eingereicht werden.

Ueber die Vorladungen und Insinuationen hat der Bote des Niedergerichts ein eigenes für Expropriationssachen bestimmtes Protokoll zu führen.

§. 19.

Nachdem der Riß einer Anlage, zu deren Gunsten die Anwendung der Expropriation verfassungsmäßig beschlossen ist, dem Niedergerichte zugestellt worden (§. 16), ist dasselbe befugt, nach Maaßgabe der in Betracht kommenden Verhältnisse, eine Anzahl Sachverständiger, Behufs Benutzung derselben in vorkommenden Fällen (§. 30), zu ernennen. Diese Sachverständigen werden nach einem, vom Gericht zu normirenden Eide beeidigt. Es bleibt dem Niedergericht unbenommen, sowohl, Behufs der Auswahl dieser Sachverständigen, Vorschläge abseiten der Landesherren oder der betreffenden städtischen Behörde einzuziehen, als auch für besondere Fälle später eigene Sachverständige zu ernennen und in Eid zu nehmen.

§. 20.

Das Niedergericht kann gleichzeitig mit den im §. 16 angeordneten Maaßregeln, oder sobald es demselben angemessen erscheint, auf Antrag der Unternehmer, Behufs Ermittelung nicht in die Hypothekenbücher eingeschriebener Pfand- oder Nutzungsrechte, Servituten, Reallasten oder sonstiger dinglicher Rechte, ein Kollektiv-Proklam, nach dem Ermessen des Gerichts für sämmtliche oder für mehrere, durch das Unternehmen betroffene Grundstücke, in der im §. 28 beschriebenen Weise und mit der dort angeordneten Wirkung, erlassen.

§. 21.

Abgesehen von dem ebengedachten Kollektiv-Proklam findet für jedes zu expropriirende Grundstück ein abgesondertes Verfahren Statt.

Die Einleitung dieses Verfahrens geschieht durch den Exproprianten mittelst eines auf der Kanzlei des Niedergerichts einzureichenden schriftlichen Antrages, in welchem der zu expropriirende Gegenstand, unter Namensangabe des Grundeigenthümers und der übrigen ihm bekannten, dabei betheiligten Personen genau zu bezeichnen und die angeboten werdende Entschädigung anzuführen ist.

§. 22.

Der Präses des Niedergerichts ernennt sodann eine Kommission, welche aus einem der juristischen Gerichtsmitglieder als Proto-Kommissarius und einem kaufmännischen Richter besteht. Die ernannte Kommission bestellt einen Protokollführer aus der Zahl der immatrikulirten Advokaten oder der gerichtlichen Prokuratoren, und beeidigt ihn auf gewissenhafte Amtsführung. Der Protokollführer hat zugleich das Erforderliche hinsichtlich der Vorladungen, Insinuationen, Bekanntmachungen und Fristen wahrzunehmen. Seine Remuneration wird nach Beendigung der Sache durch die Kommission bestimmt.

§. 23.

Der Proto-Kommissarius giebt Namens der Kommission dem Beklagten unter Mittheilung der Klage auf, in 14 Tagen, vom Tage der Insinuation an, seine Vernehmlassung in dem im §. 26 bezeichneten Maaße beizubringen, unter dem Präjudiz, daß er widrigenfalls mit seinen Einwendungen nicht gehört, sondern die Sache **ex officio** weiter instruirt und darin werde erkannt werden. Dieser Bescheid wird beiden Partheien insinuirt.

Digitized by Google

§. 24.

Ist von mehreren Miteigenthümern nur Einer bekannt oder hierselbst aufzufinden, so genügt die Insinuation an ihn oder seinen Bevollmächtigten. Ist ein Eigner oder Bevollmächtigter desselben hierselbst nicht anzutreffen oder nicht hinlänglich legitimirt, so wird der Proto-Kommissarius bei der Vormundschafts-Deputation oder der sonst kompetenten Behörde die Bestellung eines **curatoris ad hoc** veranlassen, der einstweilen die Rechte des oder der Eigenthümer zu vertreten hat.

Auf gleiche Weise wird rücksichtlich anderer zu vernehmender Berechtigten verfahren. (§. 25 a. E.)

§. 25.

Sollte das im §. 23 erwähnte Kollektiv-Proklam noch nicht ergangen sein, so verfügt die Kommission, alsbald nach Einreichung des Expropriationsantrages, oder mehrerer solcher Anträge, eine im Namen des Gerichts ergehende, nach dem Ermessen des Gerichts eins oder mehrere Grundstücke umfassende, öffentliche Bekanntmachung, durch welche alle, zu deren Gunsten nicht in die Hypothekenbücher eingetragene Pfand- oder Nutzungsrechte, Servituten, Reallasten oder sonstige dingliche Rechte auf den betroffenen Grundstücken haften, aufgefordert werden, sich damit innerhalb 4 Wochen durch schriftliche Eingabe, und unter Anschluß der betreffenden Urkunden, auf der Kanzlei des Niedergerichts anzumelden, unter dem Präjudiz, daß, widrigenfalls ihre Rechte, wenn sie nicht von dem Eigenthümer angemeldet (§. 26), oder äußerlich erkennbar, oder anderweit notorisch sind, gegen die Unternehmer nicht geltend gemacht werden können. Die gedachte Eingabe muß die genaue Bezeichnung des betreffenden Grundstücks nach Maaßgabe des Risses, so wie die Angabe eines hiesigen Domicils, wohin etwaige Vorladungen gültig bestellt werden können, beides bei Strafe der sonst als nicht geschehen zu betrachtenden Anmeldung, enthalten.

Der Protokollist hat dafür zu sorgen, daß diese Bekanntmachung innerhalb 7 Tagen **a dato** zweimal den wöchentlichen Nachrichten inserirt, auch, falls das Immobile nicht in der Stadt oder den Vorstädten liegt, auf die in dem betreffenden Bezirk übliche Weise veröffentlicht werde.

Nach Ablauf der vierwöchentlichen Frist tritt das obige Präjudiz von selbst und ohne desfallsiges besonderes Präklusiv-Erkenntniß ein.

Liegt einer der im §. 24 bemerkten Fälle vor, so muß davon in der vorgedachten Bekanntmachung Erwähnung geschehen und die Aufforderung zur Meldung darauf ausgedehnt werden. Meldet sich hierauf Niemand, oder finden sich Mängel in der Legitimation der sich Meldenden, so hat bis zur Beseitigung dieser Mängel das Verfahren auf die im §. 24 bemerkte Weise seinen Fortgang.

§. 26.

In der Vernehmlassung hat Beklagter seine Einwendungen und seine eigenen Forderungen aufzustellen und zu erörtern, und zugleich anzugeben, ob er, außer dem abzutretenden Grunde, noch (nach §. 5) die Mitübernahmen anderer Theile und welche Entschädigung er für jeden fordert, und ferner, ob Miether, Pächter oder andere Berechtigte zu entschädigen sind. Die Art dieser Rechte ist genau zu bezeichnen und alle zur Begründung sämmtlicher Ansprüche dienenden Dokumente sind anzulegen.

§. 27.

Nach Ablauf der im §. 25 gestellten vierwöchentlichen Frist, oder nach Lage der Sache schon früher, stellt die Kommission **ex officio** eine Untersuchung über alle in Betracht kommenden Verhältnisse an, vernimmt alle Betheiligten, verordnet Begut-

Digitized by Google

achtungen durch von ihr **ex officio** ernannte oder zu ernennende Sachverständige (§. 19), verhört alle zur Aufklärung nützlich erscheinenden Zeugen und trifft überhaupt alle Verfügungen, welche für die Ermittelung der Verhältnisse dienlich erscheinen. Ueber Alles ist ein genaues Protokoll durch den Protokollführer aufzunehmen.

Bei diesen Handlungen werden, so weit dieses möglich zu machen ist, beide Kommissarien gegenwärtig sein. Im Fall der Verhinderung eines derselben tritt einer seiner Kollegen für ihn ein.

§. 28.

Die betheiligten Partheien, denen die Einsicht des Protokolls und der Akten jederzeit freisteht, haben bei dieser Untersuchung alle Materialien, welche sie in ihrem Interesse nützlich glauben, an die Hand zu geben. Wird einer von ihnen beantragten Maaßregel nicht deferirt, so können sie verlangen, daß davon im Protokoll Vormerkung geschehe. Zu den sämmtlichen, auf die Untersuchung bezüglichen Verhandlungen werden die betheiligten Partheien vorgeladen, und können dabei sammt ihren etwaigen Rechtsbeiständen gegenwärtig sein, auch die Stellung ihnen nöthig scheinender Fragen an die Zeugen und Sachverständigen beim Proto-Kommissarius beantragen.

Ansprüche, welche nicht gegen die Unternehmer der Anlage geltend gemacht werden sollen oder können, sondern sich lediglich auf Verhältnisse zwischen dem Eigenthümer und Dritten beziehen, werden zum ordentlichen Verfahren verwiesen, jedoch mit Ausnahme der in den §§. 9 und 10 gedachten Entschädigungs-Feststellung.

§. 29.

Die Vorladungen, welche in diesem Instruktions-Verfahren an die Partheien ergehen, sind in der Regel nur monitorisch und enthalten die Bemerkung, daß mit der Untersuchung, der Vorgeladene möge dabei erscheinen oder nicht, verfahren werde. Jedoch bleibt es der Kommission unbenommen, diejenigen Partheien, deren Vernehmung oder Gegenwart zur gehörigen Führung der Untersuchung nöthig ist, unter Androhung angemessener Strafen oder eines entsprechenden Präjudizes vorladen zu lassen.

§. 30.

Die Kommission wird es sich ganz besonders angelegen sein lassen, während der Vornahme dieser Untersuchung die Betheiligten zu einer gütlichen Vereinbarung zu bewegen und, im Falle eines zu Stande gebrachten Vergleichs, denselben zu Protokoll nehmen und von den Transigenten unterzeichnen lassen.

§. 31.

Sobald, in Entstehung der Güte, die Kommission die Sache für genügend instruirt erachtet, oder auch schon früher, falls über die Fortleitung der Untersuchung oder irgend eine zu treffende Anordnung Zweifel obwalten sollten, wird sie die Sache zur weiteren Verfügung an das Gericht bringen.

§. 32.

Erachtet das Gericht die Instruktion für genügend, oder wenigstens den Umständen nach für zur Zeit möglichst beschafft, so erläßt es einen Bescheid, wodurch einer jeden Hauptparthei, wie auch den sonstigen Betheiligten, deren weitere Vernehmung das Gericht für angemessen hält, eine weitere schriftliche Deduktion ihrer Gerechtsame in einer bestimmten Frist beizubringen nachgelassen wird. Diese Frist wird unter dem Präjudiz, mit einer weiteren Ausführung der Gerechtsame nicht gehört zu werden, anberaumt und in der Regel auf 14 Tage beschränkt. Eine

Digitized by Google

Submission und weitere kontradiktatorische Verhandlung wird nur in besondern Ausnahmsfällen verstattet.

§. 33.

Alle Fristen laufen vom Tage der Insinuation des sie anberaumenden Bescheides an, so daß der darauf folgende Tag für den ersten gezählt wird. Die Exhibitionen auf der niedergerichtlichen Kanzlei finden nur bis 3 Uhr Nachmittags, und an Sonn- und Festtagen überall nicht Statt, so daß also die Fristen mit dem letzten darin begriffenen Werktage Nachmittags 3 Uhr endigen. Nach Ablauf der Frist wird **ex officio** weiter, **eventualiter in contumaciam**, verfahren, ohne daß es dazu einer Ungehorsamsbeschuldigung von Seiten der Gegenparthei bedarf.

§. 34.

Sollte das Verfahren sich aus irgend einem Grunde so sehr in die Länge ziehen, daß das im §. 38 gedachte Erkenntniß des Niedergerichts nicht innerhalb 3 Monaten vom Tage der Einreichung des ersten Antrags (§. 19) erfolgt, so können die Unternehmer bei der Kommission darauf antragen, daß unabhängig von dem Fortgange des Verfahrens mittelst eines Zwischenbescheides eine, nach dem Ermessen des Gerichts, zur Deckung aller Entschädigungsansprüche sammt Zinsen und Kosten genügende Summe festgesetzt werde, gegen deren Deposition die Unternehmer unverzüglich in den Besitz des fraglichen Grundes zu setzen sind.

Die Kommission wird, eventualiter nach vorgängiger Vernehmung der Betheiligten, die Sache unverzüglich zur Entscheidung an das Niedergericht bringen.

§. 35.

Gegen den hierauf vom Niedergerichte abzugebenden Bescheid steht den Betheiligten frei, an das Obergericht zu suppliziren, ohne jedoch mit diesem Rechtsmittel Beschwerden über anderweitige Verfügungen verbinden zu dürfen. Uebrigens kommen hinsichtlich dieses Rechtsmittels die Vorschriften der §§. 40 und 42 in Anwendung.

§. 36.

Ist eine provisorische Besitzeinweisung rechtskräftig erkannt, so wird von der Kommission das Erforderliche Behufs Ausführung des Erkenntnisses verfügt.

Nach erfolgter Deposition und Besitzübertragung steht es allen Betheiligten frei, bei der Kommission auf Erhebung **ex deposito** gegen Zuschreibung des abzutretenden Grundes und resp. Konsensertheilung in die Abschreibung dieses Grundes und Tilgung des Postens anzutragen, in welcher Beziehung §. 42 analog zur Anwendung kommt.

Die Erhebung wird verfügt, so weit solche nach Lage der Sache schon jetzt verstattet werden kann; der nachbleibende Theil der deponirten Summe verbleibt bis zur definitiven Erledigung, zur Sicherheit für weitere Ansprüche an Kapital, Zinsen, Schäden und Kosten, **in deposito**.

§. 37.

Gegen die in Gemäßheit §. 36 zu erlassenden Verfügungen der Kommission findet nur das in §. 43 gedachte Rechtsmittel Statt, und zwar nach Maaßgabe der daselbst aufgestellten Vorschriften.

§. 38.

Das nach beendigter Instruktion §§. 21—33, schließlich vom Niedergericht abzugebende Erkenntniß umfaßt alle bei der in Frage stehenden Abtretung zu erledigenden Verhältnisse und Ansprüche, und wird in der Regel enthalten:

a. welche Gegenstände abzutreten und zu übernehmen sind;

b. welche Lasten und Gerechtsame auf die Uebernehmer übergehen oder etwa auf

Digitized by Google

den dem Eigenthümer nachbleibenden Theil des Grundstücks übertragen werden oder dabei verbleiben;

c. welche Entschädigung dem bisherigen Eigenthümer, und welche an Miether, Pächter und an sonstige Berechtigte, und von wem solche zu leisten ist;

d. welche Remuneration an Sachverständige zu bezahlen ist;

e. ob, in wieweit und von wem die bisherigen Kosten zu erstatten sind, wobei als Grundsatz anzunehmen ist, daß die Unternehmer alle Kosten zu tragen haben, an deren Entstehen nicht ein anderer Betheiligter Schuld ist;

f. die Verweisung der Sache Behufs Ausführung des Erkenntnisses an die ernannte Kommission.

Dieses Erkenntniß wird von Amtswegen an die Betheiligten insinuirt.

§. 39.

Gegen die diesem Erkenntnisse vorhergehenden Verfügungen (mit Ausnahme der in den §§. 34—37 enthaltenen Bestimmungen) finden keine Rechtsmittel Statt; gegen das Definitiv-Erkenntniß selbst aber steht allen Betheiligten frei, an das Obergericht zu suppliziren, und können sie dann auch zugleich noch alle Beschwerden vorbringen, welche sie gegen die bisherigen Verfügungen geltend zu machen haben.

§. 40.

Wer sich dieses Rechtsmittels bedienen will, hat solches entweder selbst, oder durch seinen Anwalt innerhalb 10 Tagen, vom Tage der Insinuation des Erkenntnisses an gerechnet, auf der niedergerichtlichen Kanzlei **ad protocollum** zu erklären und in derselben zehntägigen Frist, unter Beilegung des Erkenntnisses **a quo** sammt der Insinuations-Bescheinigung, so wie des Protokoll-Extrakts über die geschehene Einlegung des Rechtsmittels, und zwar Alles bei Strafe des Verlustes desselben, seine Beschwerden **supplicando** beim Obergerichte anzugeben und zu justifiziren.

Der niedergerichtliche Proto-Kommissarius wird sodann die Einsendung der zu versiegelnden Akten sammt einem vom Protokollisten anzufertigenden Aktenverzeichnisse an das Obergericht verfügen.

§. 41.

Wird **in supplicatorio** konfirmatorisch erkannt, so findet ein weiteres Rechtsmittel nicht Statt; wird hingegen reformatorisch erkannt, so kann in Betreff der reformirten Punkte beim Obergericht Restitution gesucht werden. Die Verfolgung dieses Rechtsmittels muß mittelst einer **intra decendium** vom Tage der Insinuation des Dekrets **contra quod** bei Verlust des Rechtsmittels einzureichenden Supplikation geschehen. Bei dem **in restitutorio** erfolgten Dekrete hat es sein unabänderliches Bewenden.

Die obergerichtlichen Dekrete sind den Betheiligten **ex officio** zu insinuiren.

§. 42.

a. Ist die Entschädigung rechtskräftig festgesetzt, so wird nöthigenfalls von der Kommission die vollständige Deponirung abseiten der Unternehmer, soweit dieselbe noch nicht erfolgt oder die Abfindung einzelner Berechtigter dargethan ist, verfügt. Die Deposition geschieht mittelst Abschreibung in Banko an die niedergerichtliche Deposito-Konto, und zwar die Kourant-Summen zu dem festen Kourse von 25 Prozent.

b. Der Eigenthümer kann sodann gegen Zuschreibung des abzutretenden Grundes in dem betreffenden Hypothekenbuche und deren Nachweis, ein hypothekarischer Gläubiger gegen Konsensertheilung, resp. in die Abschreibung dieses Grundes und in die Tilgung seines Postens zur Erhebung der ihm zukommenden Summe gelangen.

Digitized by Google

c. Depoſition und Erhebung ex deposito geſchieht koſtenfrei.

d. Auf Antrag der einen oder der anderen Parthei wird bei theilweiſen Abtretungen von Grund die Kommiſſion, falls es noch nicht geſchehen, die hypothekariſchen Gläubiger zur Erklärung über die ihnen im §. 11. Litt. d. eingeräumte Befugniß vorladen laſſen. Erſcheint der Berechtigte, ſo wird ihm auf Verlangen jene Befugniß nach Maaßgabe §. 11. Litt. d. ertheilt und die Tilgung erkannt; erſcheint er nicht, ſo wird das ihm gebührende Geld für ſeine Rechnung beim Niedergerichte deponirt und die Tilgung des betreffenden Theils ſeiner Hypothekforderung erkannt.

Gegen Klauſelberechtigte wird bei theilweiſer Abtretung auf dieſelbe Weiſe verfahren, und zwar, je nach dem Inhalt der Klauſel, unter dem Präjudiz, reſp. des Konſenſes, in die Abſchreibung oder in die Erhebung eines depositi.

e. Hat ein hypothekariſcher Gläubiger oder Klauſelberechtigter kein bekanntes hieſiges Domizil, und iſt auch nicht gehörig vertreten, ſo werden Citation und Erkenntniß in dem Geſchäftszimmer der betreffenden Hypothekenbehörde inſinuirt und affichirt.

§. 43.

Gegen die auf die Ausführung des in §. 38. gedachten niedergerichtlichen Erkenntniſſes und des etwa reformatoriſchen obergerichtlichen Dekrets bezüglichen Verfügungen der Kommiſſion ſteht es den Betheiligten zu, ſich mittelſt eines intra triduum vom Tage der Inſinuation oder der, der gegenwärtig geweſenen Parthei geſchehenen Eröffnung (§. 33.) auf der Niedergerichts-Kanzlei zu exhibirenden Reſtitutions-Geſuchs bei dem Niedergerichte zu beſchweren. Dieſes wird ſodann entweder ſofort, oder nach vorgängig der Gegenparthei injungirter Submiſſions-Schrift entſcheiden. Bei dieſer in restitutorio erfolgenden Entſcheidung des Niedergerichts, bei welcher die Mitglieder der Kommiſſion ſich des Voti enthalten, hat es, die angegriffene Verfügung der Kommiſſion möge dadurch abgeändert oder beſtätigt werden, ſein Bewenden.

§. 44.

Die Hypothekenbehörden haben ein in executorio abgegebenes, von der Kanzlei des Niedergerichts beglaubigtes und von derſelben mit einem Atteſt der Rechtskraft verſehenes Erkenntniß der Kommiſſion, oder das eben ſo beglaubigte, in restitutorio abgegebene niedergerichtliche Erkenntniß, inſofern dadurch irgend eine Um-, Zu- oder Abſchreibung, oder eine Tilgung in den Hypothekenbüchern, ohne desfalls nöthigen Konſens der Betheiligten verfügt wird, gegen Produktion des vorgedachtermaßen ausgefertigten Erkenntniſſes in Ausführung zu bringen.

§. 45.

Alle Expropriations-Streitigkeiten, welche ſich auf im Amte Ritzebüttel belegene Grundſtücke beziehen, gehören in erſter Inſtanz zur Kompetenz des dortigen Amtsgerichts. Der Amtmann inſtruirt als alleiniger Kommiſſarius die Sache, jedoch mit der Befugniß, falls nöthig den Amts-Aktuar zu ſubſtituiren, und finden übrigens bei ſolchen Expropriations-Streitigkeiten, rückſichtlich des Verfahrens, alle Vorſchriften des zweiten Abſchnitts dieſes Expropriationsgeſetzes analoge Anwendung. Die in den §§. 40 und 41 gedachten Supplikationen an das Obergericht können in der vorgeſchriebenen Friſt und Form auch beim Amtmann exhibirt werden.

Digitized by Google

§. 46.

Durch das gegenwärtige Gesetz wird bereits bestehenden Gesetzen, Rechten oder Gewohnheiten, in Bezug auf die zwangsweise Entäußerung des Eigenthums oder anderer Rechte in den bisher rechtlich dafür angenommenen Fällen auf keine Weise derogirt.

In der Versammlung Erbgesessener Bürgerschaft, am 25. Mai 1840, wurde die vom Senate bereits gebilligte Anwendung des Expropriationsgesetzes auf eine Strecke von Hamburg bis zur Hamburgschen Grenze von Billwärder, nach Maaßgabe eines vorgelegten Risses und Verzeichnisses, und zwar Behufs der von einer Gesellschaft beabsichtigten Anlage einer Eisenbahn von Hamburg über Bergedorf bis an die Elbe, oder bis zu einem sonstigen zur weiteren Fortführung der Bahn geeigneten Punkte des beiderstädtischen Gebiets, so wie die dieser Gesellschaft der Aktionäre der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn deshalb zu ertheilende Konzession genehmigt. Die Arbeiten begannen nun sofort, und einer am 27. Juni 1840 gehaltenen General-Versammlung wurde ein revidirter Kostenanschlag vorgelegt. Dabei ward erläutert, der neue Anschlag sei bedeutend höher als der frühere vom 1. Oktober 1838, diese Erhöhung aber veranlaßt durch eine Verlängerung der Bahn bei Bergedorf um ¼ englische Meile, durch verschiedene in Gemäßheit der Konzessions-Bedingungen hinzugekommene Arbeiten und besonders durch die bedeutend erhöhten Ansätze einzelner Ausgabe-Rubriken, welche nun aber so hoch seien, daß man schon jetzt eine bedeutende Ersparung bei manchen derselben voraussehe, so z. B. bei dem Eisen könne man jetzt 20 Proz. wohlfeiler kontrahiren, als im Anschlage angenommen; eben so seien bei den Lokomotiven 2000 Lstr. zu sparen u. s. w. Als Resultat stelle sich für Herstellung der Bahn, inkl. Bauten und Beförderungsmittel, aber mit Ausschluß der Erwerbung des Grundeigenthums, die Summe von 88000 Lstr. heraus, worin noch 10000 Lstr. für unvorhergesehene Ausgaben einbegriffen sind. Diese 88000 Lstr. zu 13 Mark 8 Sch. Bo. geben eine Summe von 1,188000 Mark Bo., so daß von dem Kapital der Gesellschaft von 1½ Mill. Mark Bo. noch 312000 Mark Bo. für Erwerbung des Grundeigenthums übrig bleiben, eine Summe, womit man gewiß auszukommen erwarte, da durch zweckmäßige Privatankäufe und dadurch möglich gemachte Kombinationen man manche anscheinend kostbare Lokalitäten für mäßige Preise erlangt habe. Ueber die bisherigen Ausgaben ward berichtet, daß dieselben von Anfang der Unternehmung an bis jetzt, in ungefähr 2 Jahren, nach Abzug von 3698 Mark Bo. verdientem Diskonto — 19626 Mark 13 Sch. Bo. betragen haben, womit alle Vorarbeiten, Ausmessungen, Pläne, Modelle, Gehalte, Reisekosten u. s. w. bezahlt seien. Schließlich wird noch erwähnt, daß auch die Direktion den eigentlichen Zweck dieser Eisenbahn-Anlage, die Weiterführung derselben ins Innere Deutschlands, nicht aus den Augen verloren habe, und jetzt, mit Genehmigung der resp. hohen Regierungen, im Hannöverschen, im Preußischen und im Mecklenburgischen Vermessungen anstellen lasse, auch in fortwährenden Verhandlungen mit benachbarten Be-

Digitized by Google

hörden und Eisenbahn-Komité's sei und Ursache habe, zu erwarten, daß die der Errichtung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zum Grunde liegende Idee einer passenden Verbindung mit dem Innern Deutschlands binnen nicht langer Zeit werde erreicht werden.

Man hätte nunmehr die gerechte Erwartung hegen können, daß die kurze Bahnstrecke im Laufe des Jahres 1841 vollendet worden wäre; allein aus einem, in der General-Versammlung am 23. Oktober 1841 erstatteten Berichte erfuhr man, daß die Schwierigkeiten, welche der Erwerb des Grundeigenthums verursacht habe, ungeachtet der gesetzlichen Hülfe, so sehr groß und zeitraubend gewesen seien, (von 85 Fällen der Eigenthums-Erwerbung haben 60 gerichtlich entschieden werden müssen), daß es nicht rathsam erschienen wäre, die noch nicht genugsam gelagerten Dämme schon im laufenden Jahre zu befahren. Die gerichtlichen und sonstigen Unkosten der Eigenthums-Erwerbung beliefen sich auf 20000 Mark Bko. Auf den Inhalt des zugleich mit vorgelegten technischen Berichts kommen wir späterhin zurück, und nehmen wir hier nur noch auf, was über die Aussichten für Fortsetzung der Bahn erwähnt wurde:

„Beide beabsichtigte Fortsetzungen, sowohl die nach Berlin als die ins Hannöversche, hat die Direktion stets nach Kräften zu fördern gesucht; über beide Fortsetzungen sind seit längerer Zeit Verhandlungen gepflogen, für beide sind durch den Ingenieur der Gesellschaft die Nivellements aufgenommen. Für jede der beiden beabsichtigten Fortsetzungen bestehen separate Komité's, in welchen unsere Gesellschaft ihre Repräsentanten hat.

Ueber die Bahn nach Berlin, welche von den durch sie berührten Regierungen, und besonders von der unsrigen, kräftig befördert wird, sind Verhandlungen zwischen den resp. Regierungen in vollem Gange, welche hoffentlich bald zu einem gedeihlichen Resultate führen werden.

Unterstützt von der Kommerz-Deputation, hat dies Unternehmen auch bei unsern Mitbürgern großen und allgemeinen Anklang gefunden, so daß die Hoffnung nicht unbegründet ist, daß unsere Wagenzüge binnen wenigen Jahren weit über die Grenzen unsers Gebiets hinaus ihren Lauf nehmen werden.

Erinnern wir uns zum Schlusse noch, wie beim Beginnen unsers Unternehmens theils Zweifel über die Zweckmäßigkeit desselben, theils Mitleid über das Vergebliche unserer Bemühungen uns empfing, so dürfen wir jetzt uns Glück wünschen, daß solche Ansichten gänzlich verschwunden sind, daß vielmehr die große Mehrzahl unserer Mitbürger es einsieht und anerkennt, wie unser Unternehmen nur das erste Glied einer Kette ist, welche zu Hamburgs wie zu des gemeinsamen Deutschen Vaterlandes Vortheil uns stets inniger und genauer mit den Hauptplätzen im Innern verbindet und Hamburg in der von der Natur ihm angewiesenen Stellung befestigt, den Handelsverkehr Deutschlands mit den fernsten Weltgegenden zu vermitteln."

Die Bahn wurde am 16. Mai 1842 dem Verkehre eröffnet, nachdem sie bereits in den ersten Tagen des Monats, bei Gelegenheit des großen Brandes in Hamburg, die nützlichsten Dienste geleistet hatte.

Digitized by Google

In der am 27. Mai 1843 gehaltenen General-Versammlung stellte es sich heraus, daß die Betriebseinnahmen, nach Abzug der Betriebskosten, nicht hinreichten, um die statutenmäßige Verzinsung der Aktien von 4 Proz. zu gewähren. Von dem Verwaltungsrath wurden daher nachstehende Beschlüsse beantragt und von der General-Versammlung angenommen:

1. Wenn die im §. 10 des Statuts erwähnten Zinsen, zufolge vom Ausschusse zu erlassender Bekanntmachung wegen nicht zureichender Ueberschüsse, ganz oder theilweise nicht bezahlt werden können, behält der Aktieninhaber für die nicht bezahlt werdenden Zinsen das nächste Anrecht auf die Ueberschüsse aller folgenden Verwaltungsjahre dergestalt, daß aus den alljährlichen, jedesmal vom Ausschusse bekannt zu machenden Ueberschüssen zuvörderst alle Zinsenrückstände früherer Jahre, und zwar nach der Priorität ihres Alters, zu befriedigen sind, bevor eine Dividende ausgetheilt werden kann.

2. Daß in Betreff der am 1. Mai 1843 fällig gewordenen Koupons ausnahmsweise die Verfügung getroffen werde, daß binnen eines Termins von drei Monaten, also bis zum 27. August 1843, gegen Einlieferung von je 25 solcher am 1. Mai 1843 fällig gewesenen Koupons eine neue Aktie bei der Direktion in Empfang genommen werden könne, und zwar mit Koupons vom 1. Mai 1843 an (d. h. deren erster am 1. Mai 1844 fällig sein würde), und daß die Direktion autorisirt werde, zu diesem Ende bis höchstens 200 neue Aktien zu kreiren.

In Folge dieses letztern Beschlusses wurden bis zum 27. August 1843 4000 Stück der am 1. Mai fällig gewesenen Zins-Koupons eingeliefert und den Inhabern dagegen 160 Stück neue Aktien von No. 5001 bis No. 5160 ausgehändigt. Es blieben demnach noch 1000 Stück dieser Koupons im Umlauf, welche, da der Ueberschuß der Betriebsjahre 1842 und 1843 hinreichte, um dieselben zu bezahlen, durch Beschluß der am 27. April 1844 gehaltenen General-Versammlung eingelöst wurden. Dagegen waren aber zur Einlösung der am 1. Mai 1844 fälligen Zins-Koupons keine zureichenden Ueberschüsse vorhanden, weshalb deren Zahlung einstweilen suspendirt bleiben mußte.

Wie wir unter Berlin-Hamburger Eisenbahn gesehen haben, so wurde im Jahre 1843 die Eisenbahn-Verbindung Hamburgs mit Berlin fest beschlossen und die Ausführung durch die Mitbetheiligung der Hamburgischen und Mecklenburgischen Staaten gesichert.

Der eigentliche und ursprüngliche Zweck der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn wurde daher, wenigstens in einer Richtung, in sichere Aussicht gestellt. Zur Verwirklichung derselben wurden hierauf mit den Autoritäten der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft über die Anschluß-Verhältnisse Unterhandlungen eingeleitet, und um die Bahn in einen auf die künftigen Verhältnisse passenden Zustand herzustellen, so wie die auf die Grundstücke hypothezirten Schulden zu tilgen, in einer zu diesem Zwecke auf den 13. Juli 1844 zusammenberufenen General-Versammlung nachstehende Beschlüsse gefaßt:

Digitized by Google

1. Die gegenwärtig in Zirkulation befindliche Anzahl der Aktien der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft soll, und zwar pro maximo um eine gleiche Anzahl (5160 Stück), vermehrt werden.

2. Zunächst sind nur die dermaligen Aktieninhaber berechtigt, sich bei Zeichnung dieser neuen Aktien zu betheiligen, und zwar dergestalt, daß ein Jeder von ihnen eben so viele neue Aktien al pari zu übernehmen berechtigt ist, als er zur Zeit an älteren Aktien in Händen hat. Die Anmeldungen zu diesem Behufe sind auf die Tage des

15., 16. und 17. August d. J.

beschränkt, und hat der Anmeldende innerhalb dieser drei Tage

a. Behufs seiner Legitimation, seine dermaligen Aktienscheine zur Abstempelung bei der Direktion einzureichen, und

b. 20 Prozent des zu zeichnenden Betrags oder 60 Mark pro Aktie an die Banko-Konto der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft abzuschreiben.

3. Diejenigen Aktien, welche nicht auf die vorgedachte Weise innerhalb der benannten Frist gezeichnet werden, sind anderweitig und, sobald solches nach den Umständen zweckmäßig erscheint, zum Nutzen der Gesellschaft unter möglichst vortheilhaften Bedingungen zu veräußern.

4. Ueber den sofort bei der Zeichnung zu leistenden Einschuß von 20 Prozent wird ein auf den Inhaber lautender Interimsschein ausgegeben. Die ferneren Einschüsse erfolgen ganz nach Maaßgabe der §§. 6—8 des Statuts, mithin in Raten von höchstens 20 Prozent und in Zwischenräumen von mindestens 3 Monaten. Der Zeichner ist zur Leistung derselben nicht verpflichtet, sondern gelten dafür nur die Präjudize, welche im §. 9 des Statuts für das Ausbleiben der nach eingeschossenen ersten 20 Proz. zu entrichtenden ferneren Einschüsse vorgeschrieben sind.

5. Die neu auszugebenden Aktien genießen die statutenmäßigen Zinsen und Dividenden vom 1. Mai 1845 an, so daß mithin der erste der ihnen beizugebenden Koupons auf den 1. Mai 1846 fällig lautet. Da die neuen Aktien in allen Punkten denselben Rechten und Bedingungen unterliegen wie die bisherigen, so sind sie selbstverständlich auch dem als Zusatz zu den Statuten durch die General-Versammlung vom 27. Mai 1843 beschlossenen Regulativ über die Zinsenzahlungen unterworfen.

6. Diejenigen, welche es vorziehen, statt des ersten Einschusses von 20 Prozent sofort den vollen Betrag der Aktie bei Uebernahme derselben einzuzahlen, erhalten dagegen den Aktienschein sammt vorerwähnten Koupons sofort ausgeliefert, und sind sie überdies befugt, für die frühere Zahlung 2 Prozent des vollen Aktienbetrages zu dekortiren.

Ueber das Resultat dieser Aktienzeichnung ist bis jetzt noch nichts bekannt geworden, jedenfalls muß es aber Staunen erregen, daß zur Erreichung des dem ganzen Unternehmen zum Grunde gelegten Hauptzweckes ein eben so großer Kostenaufwand in Anspruch genommen wird, als die Vollendung der Bahnstrecke in annähernder Schätzung betragen hat.

Digitized by Google

Betrachten wir die Sachlage, wie sie uns jetzt vorliegt, so stellt es sich heraus,

1. daß das Institut, wenn gleich bei augenfällig vergrößerter (und in Aussicht gestellter noch vermehrter) Frequenz von enormen Kosten fast erdrückt wird, und
2. daß, ungeachtet dieses betrübenden Resultats, das Aktien-Kapital um das Doppelte vermehrt, oder, wenn auch bei fast hoffnungslosen Aussichten der Interessenten, der Kostenbedarf für den Anschluß an die Berliner Bahn herbeigeschafft werden muß.

Ob nun aber mit der Aussicht allein, daß es nach dem Anschlusse, entweder durch eine Vereinbarung mit der Direktion der Berliner Bahn, oder durch die dann zu erwartende größere Frequenz, das Verhältniß ein besseres werde, diese Frage liegt bis jetzt außer aller Berechnung. Wir wollen jedoch einem Unternehmen das Beste wünschen, welches aus reinem Patriotismus unternommen ward und schon im Anfange seiner Ausführung mit so vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Der Hamburger Bahnhof ist unmittelbar vor dem Bauhofe am Deichthore, in der vormaligen Bastion Bartholdus angelegt. Die Bahn durchschneidet von da das Hammerbrook, geht über das Billbraak, dann durch den Billwärder Aufschlag, den eigentlichen Billwärder, und gelangt so, immer in der Nähe der Landscheide sich haltend, an den Heckkathen vorbei, über den Bergedorfer Kamp nach Bergedorf. Ihre Länge beträgt 2¼ Meilen.

Außer den Bahnhöfen zu Hamburg und Bergedorf sind keine Zwischenstationen zum regelmäßigen Anhalten der Züge eingerichtet; doch gestattet die Direktion, aber nur bedingungsweise, das Anhalten unterwegs an einigen Punkten, wenn es ohne Nachtheil für den Dienst geschehen kann.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Unter dem 1. Oktober 1838 hatte der Ingenieur Herr W. Lindley folgenden Kostenanschlag eingereicht:

I. Baukosten.

Erdarbeit. Die Auffüllung aus den Seiten-Einschnitten zu bilden, 334603 Kubik-Yards à 5 d.	Lstr.	6971	9 2
Erhöhung der Stationen bei Hamburg und Bergedorf, bei den Zwischenplätzen und bei den verschiedenen, zu gleicher Höhe die Bahn überschreitenden Brücken 45900 Kubik-Yards circa 8 d.	"	1530	— —
Ausgraben neuer Abzugsgräben	"	225	10 10
Brücken und Uebergangsplätze mit Häuschen und Pforten, desgl. mit Seitengräben, blos mit Pforten, Sielen, Schleusen und Wasserläufen	"	8350	— —
Gebäude. Für die Stationen in Hamburg und Ber-			
Latus	Lstr.	17077	— —

Digitized by Google

Transport	Lstr. 17077	—	—
gedorf mit Magazin für die Dampfmaschinen und die Maschinerie für die Heißwasser-Zubringer, Schuppen für die Wagen ꝛc.	4000	—	—
Beschüttung der Bahn (mit Grand oder M. Adam-Steinen [ballasting]) für eine einfache Linie 18160 Yards circa 9 s. 4 d. für die Yard	8172	—	—
Schwellen von Eichen- oder Lärchenholz 17660 Stück, circa 2 s. 6 d. pro Stück	2207	10	—
Gußeiserne Stühle 35320 Stück, 124 auf die Ton — 285 Tons, circa 10 Lstr., 10 s. pro Ton . . .	2992	10	—
Eiserne Bolzen von Schmiedeeisen 1 d. Gepreßte eichene Klötze 4 d. Patentfilz ½ d., für 35320 Stühle, circa 6 d. jeden	883	—	—
Schmiedeeiserne Schienen, in Parallel-Fagon gewalzt, 62 Pfd. pro Yard schwer, 35320 Yards, 978 Tons, circa Lstr. 12. 10.	12225	—	—
Auflegen, Befestigen der einfachen perpetuellen Schienen, 17660 lf. Yards, circa 1 s.	883	—	—
Juristische und Ingenieur-Kosten	4000	—	—
Land für die Linie, für die Stationen, Anhalteplätze und Seiteneinschnitte; es werden circa 40 Morgen erfordert, über deren Kosten ich keine Schätzung anstellen kann, wofür ich aber aussetze	3000	—	—
Zur Ausgleichung und für zufällige, so wie für diejenigen Arbeiten, welche man weder voraussehen noch erwarten kann	4560	—	—
Summe	Lstr. 60000	—	—
	oder 408000 Thlr.		

II. Vorläufiger Kostenanschlag der Beförderungsmittel.

Vier Lokomotiv-Maschinen mit ihren Tendern, von der letzten und besten Konstruktion, circa 1500 Lstr.	Lstr. 6000	—	—
30 Personenwagen der verschiedenen Klassen, circa 300 Lstr. für jeden im Durchschnitt	9000	—	—
Gestelle (Arucks) für Fracht- und eigene Wagen, Behälter für Pferde, Vieh ꝛc., 10 Stück circa 100 Lstr.	1000	—	—
Summe	Lstr. 16000	—	—
	oder 108800 Thlr.		

Ein der General-Versammlung am 27. Juni 1840 vorgelegter berichtigter Anschlag verlangte (ohne die Kosten des Grund und Bodens) 1,215000 Mark Bko. oder 500580 Thlr., und in dem am 23. Oktober 1841 erstatteten Berichte wurde dieses näher dahin erläutert, daß die Eigenthums-Erwer-

Digitized by Google

bung 557000 Mark Bko. koſten werde, daß für 272000 Mark Grundſtücke wieder veräußert werden könnten, mithin die Koſten des Terrains 285000 Mark, die der ganzen Anlage aber 1,500000 Mark Bko. oder 618000 Thlr. ſein würden.

Die einzelnen Poſitionen dieſes Anſchlages, ſo wie die wirklichen Ausgaben für den Bau der Bahn waren folgende:

	Voranſchläge vom 27. Juni 1840.		Total-Ausgabe.	
	Bko. Mark.	ß	Bko. Mark.	ß
Ingenieur-Koſten	54000	—	65629	4½
Bureau-Miethe, Gehalte und Druckſachen	27000	—	25397	6½
Erdarbeiten (Mühlenberg)	47043	7	54599	4
Erdarbeiten	77343	9	124213	14½
Siehl am Stadtgraben	5400	—	6249	3
Brücke über die Mittel-Wetterung	5670	—	7808	5
Brücke über Bill-Brack	27000	—	33199	14
Zwei Brücken über die Landſcheide	5400	—	6432	10
Siehl auf der Nettelnburg	2430	—	2486	11
Siehl auf dem Bergedorfer Kamp	2025	—	314	3
Brücke über den Schleuſengraben	10800	—	13333	7
Siehl auf dem Bergedorfer Kurslacker Lande	2160	—	241	5
Hölzerne Röhren zur Waſſerverbindung	9720	—	12144	11½
Maſchine zur Entwäſſerung	7425	—	—	—
Häuſer und Befriedigungen an öffentlichen Wegen	22815	—	22286	—
Uebergänge der Grundbeſitzer	6750	—	4873	5
Bahnhof in Hamburg	81000	—	141371	15½
Bahnhof in Bergedorf	27000	—	22749	6
Auftritte bei den Wärterhäuſern	1080	—	1210	8½
Begrandung	124200	—	70144	3
Unterlagshölzer	43706	4	60572	1½
Schienenſtühle	44955	—	43737	8½
Bolzen, Keile, Filz ꝛc.	12487	8	18065	10½
Schienen	159823	2	157616	7½
Zwiſchenſtücke, Spitzen, Ruthen ꝛc.	14364	—	10118	3
Legung der Schienen	12487	8	14722	1
Temporäre Befriedigungen, Verluſt auf Material ꝛc.	13500	—	38828	11½
Zufälligkeiten	97414	10	14281	3½
Lokomotive und Tender	108000	—	105515	13
Paſſagier- und Packwagen	162000	—	136856	11
Summe	1,215000	—	1,215000	—

Digitized by Google

Die Haupt-Bilanz stellte sich nun am 31. Dezember 1843, wie folgt:

Debitoren.

Bau der Bahn nebst Zubehör	Mark	Bko.	1,215000 —
Grund-Eigenthum	"		507284 10
Wirthschafts-Gebäude in Bergedorf	"		82361 9
In Aktien konvertirte 4000 Stück Zinskoupons vom 1. Mai 1843	"		48000 —
Inventar von Geräthen und Material . . .	"		29702 4½
Vorräthe von Betriebsmaterial, wie Coaks, Oel, Talg ꝛc.	"		10490 9
Kassa	"		1026 8
Bank	"		34588 10½
Summe	Mark	Bko.	1,928454 3

Kreditoren.

5160 Aktien à 300 Mark Bko.	Mark	Bko.	1,548000 —
Zinsen-Ueberschuß aus dem Bau	"		1172 8½
Anleihe	"		300000 —
Beschwerung des Wirthschaftsgebäudes in Bergedorf	"		60000 —
Bau-Reserve-Konto	"		2961 12½
Saldo verschiedener Debitoren und Kreditoren	"		813 2
Ueberschuß der Betriebs-Einnahmen gegen die Ausgaben bis zum 31. Dezember 1843 .	"		15506 12
Summe	Mark	Bko.	1,928454 3

Die wirklichen Ausgaben für den Bau der Bahn und Einrichtung derselben zum Betriebe würden sich demnach auf 1,834353 Mark Bko. oder 755753 Thlr. stellen; die Durchschnittskosten pro Meile dagegen auf 385140 Thlr.

Ein ganz anderes Resultat ergiebt sich aber, wenn, um die Schulden der Gesellschaft zu decken und den Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn zu bewirken, das Anlagekapital um 5160 Aktien à 300 Mark Bko. vermehrt und dadurch die Gesammt-Anlagekosten auf die Summe von 3,096000 Mark Bko. oder 1,275552 Thlr. gebracht wird. Als Durchschnittskosten pro Meile ergeben sich dann 587712 Thlr., wodurch die Bahn sich in die Reihe der theuersten in Deutschland ausgeführten Schienenwege stellen wird. Bei der günstigen Beschaffenheit des Terrains kann man dies Ergebniß nur dadurch entschuldigen, daß die Ausführung des Unternehmens in eine Zeit fiel, wo man in Deutschland noch nicht den richtigen Maaßstab für Solidität und Wohlfeilheit zu treffen vermochte und daß ungewöhnlich hohe Preise für das Terrain bezahlt werden mußten.

d. e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Nachdem die Konzession, in Betreff des Mühlenberges, den Abgangspunkt verändert hatte, wurde es nöthig, ebenfalls die heruntersteigende Fläche von 1 : 250, auf der die Linie ursprünglich in den Hammerbrook hinunter-

Digitized by Google

zuführen beabsichtigt wurde, zu verändern; ein Gefälle von 1 : 100 ist an dessen Stelle getreten, hat jedoch keine größere Länge, als wünschenswerth ist, um die Wagenzüge in Gang zu setzen wenn sie Hamburg verlassen, und andererseits sie auf ihrer Rückkehr von Bergedorf aufzuhalten.

Das Niveau der Eisenbahn ist da, wo sie den Hammerbrook durchschneidet, um 2½ Fuß erhöht, und das Hinabsteigen in den Hammerbrook, wie das Heraufsteigen von da, verringert und zugleich mehr Platz im Lichten unter der Eisenbahnbrücke gewonnen worden, um die Fahrzeuge aus dem „Oberhafen" nach ihrem Landungsplatz und nach dem Bahnhofe zu bringen.

An andern Stellen, wo die Eisenbahn schiffbare Kanäle durchschneidet, ist das Niveau unbedeutend verändert worden; aber vom Hamburger Bahnhof ganz bis Bergedorf ist keine größere Steigung als 1 : 500. Diese Steigungen sind aber nur kurz und durch lange horizontale Strecken verbunden, wie aus nachstehender Angabe hervorgeht.

Von Hamburg beginnend, sind nämlich:

600	Fuß	engl.	1 : 100 fallend (Bahnhof).
3800	"	"	horizontal.
750	"	"	1 : 500 steigend.
50	"	"	horizontal.
1500	"	"	1 : 500 fallend.
1910	"	"	horizontal.
1375	"	"	1 : 500 fallend.
4625	"	"	horizontal.
750	"	"	1 : 750 steigend.
2000	"	"	1 : 1000 fallend.
3640	"	"	horizontal.
2000	"	"	1 : 1000 steigend.
2000	"	"	1 : 1000 fallend.
5410	"	"	horizontal.
1000	"	"	1 : 1000 steigend.
13695	"	"	horizontal.
6375	"	"	1 : 500 steigend.
100	"	"	horizontal.
1650	"	"	1 : 500 fallend.
52830	Fuß	engl.	

Die Eisenbahn kann daher in der Praxis für eine vollkommen horizontale Linie erachtet und die Lokomotive darauf mit dem größten Vortheil angewandt werden. Diese Thatsache ist von der größten Wichtigkeit für den Anschluß der von Berlin nach Hamburg zu führenden Eisenbahn.

Die Kurven, welche nur eben hinter Billerbraak, gleich nach dem Ausschläger Wege, vor dem Niederen Landwege und beim Mittleren Landwege vorkommen, sind alle von mehr als 428 Fuß Halbmesser und setzen der Schnelligkeit der Züge eben so wenig Hindernisse entgegen, als die obigen Steigungs-Verhältnisse.

Digitized by Google

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Die Bahn besitzt zwar keine bedeutende Aufträge und Abträge, hatte aber auf dem größten Theil ihrer Länge mit nassem, angeschlemmten Boden und mit vielen Wasserzügen zu kämpfen. Die Kronenbreite des Erddammes beträgt 32 Fuß, die Breite des Bahnkörpers, mit Einschluß der Gräben, variirt zwischen 123 bis 192 Fuß und die Oberfläche der Bahn ist mit Grand und Sand bis zur Höhe von 2 Fuß beschüttet worden. Es hat dazu nahe an eine Million Kubikfuß Grand, theils aus benachbarten Hügeln, theils aus der Elbe und namentlich aus einem bei Wandsbeck belegenen, eigens dazu gekauften Stück Landes herbeigeschafft werden müssen. Die Erddämme sind größtentheils aus dem Material der Gräben und Seiteneinschnitte genommen.

Auf dem Hamburger Bahnhof erforderte die Abgrabung des Mühlenberges eine Fortschaffung von 139000 Kubik-Yards oder 4,500000 Kubikfuß Erde, welche auf temporären Schienen mittelst etwa 150 Kubikfuß Erde enthaltender Wagen bewegt wurden. Die so gewonnene Erde wurde zur Erhöhung des äußern oder Güter-Bahnhofes in Hammerbrook benutzt; diese Erhöhung beträgt ungefähr 8 Fuß über die natürliche Oberfläche des Bodens. Die Anlage des etwa 534000 Quadratfuß Flächenraum enthaltenden Bahnhofes zu Bergedorf machte viele Arbeit nothwendig, indem derselbe 11 Fuß über die natürliche Oberfläche erhöht werden mußte, um sich dem Niveau der Eisenbahn anzuschließen. Das Material dazu wurde mittelst eines etwa 8000 Fuß langen temporären Schienenweges aus den Sandhügeln östlich von Bergedorf herbeigeschafft.

Behufs Ueberschreitung der Wetterungen und des neuen Kanals in Hammerbrook sind drei hölzerne Brücken erbaut worden. Die beiden, über die Mittel-Wetterung und den Hauptkanal, bestehen jede aus 2 Jochen von 20 Fuß und aus 2 Jochen von 16 Fuß Oeffnung im Lichten, und die dritte, über die Deich-Wetterung, aus einem Joche von 16 Fuß und aus 2 Jochen von 14 Fuß Oeffnung. Die Anlegung des erwähnten Hauptkanals bezweckt eine Schifffahrts-Verbindung der Bahn mittelst einer Kastenschleuse mit der Elbe.

Gleich nachdem die Bahn den Hammerbrook verläßt, überschreitet sie den Billefluß bei dem weiten und tiefen Billbraak mittelst einer ausgedehnten Brücke, welche aus zwölf, 30 Fuß im Lichten jedes, haltenden Jochen besteht. Eine andere Brücke über den Schleusengraben vor Bergedorf hat 6 Joch-Oeffnungen, und zwar 4 von je 21 Fuß 3 Zoll und 2 von je 10 Fuß im Lichten.

Die Wasserabzüge sind vermittelst unter die Bahn gelegter hölzernen Röhren und Stehle bewerkstelligt. Nach dem Uebergange beim Wege vor dem Deichthore ist der nächste öffentliche Uebergang da, wo die Bahn den „grünen Deich" überschreitet, und dann da, wo sie auf den Ausschläger Steindamm stößt; außerdem kommen die drei öffentlichen Uebergänge bei den „niederen", „mittleren" und „oberen" Landwegen vor, und endlich die beiden Uebergänge, beim Kampland und auf dem Bahndamm zu Bergedorf. Alle

Digitized by Google

diese Fahr-Uebergänge finden zu gleicher Höhe mit der Bahn Statt und sind durch Pforten geschlossen, die von eigens dazu bestellten Leuten geöffnet werden.

Für die Kommunikation der Landeigenthümer mit ihren durch die Bahn abgeschnittenen Feldern haben 9 Fahr-Uebergänge zu gleicher Höhe über die Bahn eingerichtet werden müssen, deren Zahl jedoch durch Seitenwege, welche die kleineren mit den größeren, die Bahn passirenden Wegen verbinden, vermindert worden ist. Privatfußwege oder sogenannte Melksteige über die Bahn giebt es in Billwärder außerdem 10. Die Landscheide wird zwei Mal mittelst hölzerner Brücken von der Eisenbahn überschritten.

Zum Oberbau wurden die gewalzten Schienen (aus 1200 Tons engl. à 2240 Pfd. pro Ton bestehend) von den Herren Losh, Wilson u. Bell in Newcastle upon Tyne, zum Preise von 9 Lstr. pro Ton, in Hamburg geliefert. Sie wiegen 62 Pfd. engl. pro Yard, oder pro Fuß 20⅔ Pfd.; jede Schiene ist 15 Fuß lang. Die gußeisernen Stühle (aus etwa 400 Tons engl. bestehend) wurden von den Herren Hawks, Stanley u. Comp. zu Newcastle, zum Preise von 6 Lstr. 15 Sch. pro Ton, in Hamburg bezogen. Die bei den Verbindungen der Schienen liegenden Stühlchen wiegen 20 Pfd. und die dazwischen liegenden 17 Pfd. jedes. Die letzteren liegen 2 Fuß von den Verbindungsstühlen und 2 Fuß 9 Zoll von den nächstfolgenden Zwischenstühlen. Die Querhölzer, deren Anzahl etwa 24000 Stück beträgt, sind, mit Ausnahme einer geringen Anzahl föhrener, gänzlich eichene, von 9 Fuß Länge, 12 Zoll Breite und 6 Zoll Dicke; sie sind in den Grand oder Ballast eingesenkt und liegen in gleicher Entfernung von einander wie die Stühlchen. Die Schienen sind in den Stühlchen mit Keilen von komprimirtem Eichenholz und die Stühlchen an den Querhölzern theils mit Schrauben, theils mit einfachen Bolzen befestigt.

Bei der Anlage des Bahnhofes zu Hamburg ist gleich auf einen Anschluß der Berlin-Hamburger Eisenbahn gerechnet. Das beschränkte Areal des innerhalb des Stadtgrabens belegenen Eigenthums der Gesellschaft machte die Erwerbung eines größeren Platzes, Behufs Anlegung des äußeren Bahnhofes mit den dorthin gehörigen Reparatur-Werkstätten, Wagenschuppen, Coaks- und Wasserhäusern ꝛc., nothwendig Der äußere Bahnhof enthält eine Länge von etwa 1500 Fuß, bei einer durchschnittlichen Breite von etwa 430 Fuß, und einen Flächeninhalt von etwa 600000 Quadratfuß, während der innere Bahnhof etwa 200000 Quadratfuß umfaßt.

Auf dem innern Bahnhofe befindet sich das Stationsgebäude; es hat ein an den Seiten offenes Schirmdach (shed) von 80 Fuß Breite und von 200 Fuß Länge. Dasselbe lehnt sich an ein Portal, welches gegen die Gassenseite durch 2 kolossale Bogen dem Publikum die Einsicht in den shed und den Anblick des Ab- und Anfahrens der Trains gestattet. Ein gemauerter Graben verhindert jedoch hier die Kommunikation nach Außen. Rechts vom Portal sind die Eingangspforten zum Administrationsgebäude, woselbst unten die Kasse und die Wartezimmer, im obern Stockwerke das Direktionszimmer und die Bureau's, im dritten Stockwerke eine Wohnung

Digitized by Google

für den Subdirektor sich befindet. Links vom Portal sind die Ausgangspforten vom Bahnhofe. In dem Styl der Gebäude glaubt man die derbe Einfachheit der öffentlichen Werke des alten Roms zu erkennen.

Auf dem äußern Bahnhofe sind aufgeführt: eine von Holz erbaute Wagenremise zu 12 Wagen, worin sich auch eine Wagenbau-Anstalt befindet; ein Coaks- und ein Wasserhaus von Stein nebst Lokomotivschuppen, zu welchen Gebäuden späterhin noch eine massiv zu bauende Werkstätte zum Repariren der Lokomotive kommen wird.

Der Bahnhof zu Bergedorf enthält an Gebäuden eine Wagenremise nebst Coaks- und Wasserhaus von Fachwerk, ein Wärter- und Kassenhaus von Holz, und endlich ein Wirthschaftsgebäude „Frascati" von Fachwerk, nach dem Entwurfe des Herrn de Chateauneuf. Dieses letztere liegt in einem von breiten Wasserparthien umgebenen Garten, welcher sich terrassenförmig gegen das Gebäude bis zur Höhe der Bahn, etwa 15 Fuß hoch über das ursprüngliche Terrain erhebt. Diese Höhe ist für den Dienst der Wirthschaft zu einem geräumigen, gegen die innern Höfe gekehrten Kellergeschosse benutzt.

Mit der obern Terrasse im Niveau umfassen weitläufige bedeckte Sitzplätze das Gebäude von drei Seiten. Nur in eine große Halle von 40 und 82 Fuß Fläche, bei 30 Fuß Höhe, tritt man unmittelbar von Außen hinein. Ist das Aeußere des Gebäudes im Karakter des Holzstyls entworfen, so überraschst die Durchbildung dieses Materials um so mehr als Dekoration dieser Halle, welche in reichem Getäfel von Eichenholz mit Wandsäulen in demselben Materiale geschmückt ist, worauf Nachbildungen der kolossalen Karyatiden vom Pandrosium in Athen sich bis zur Decke erheben. Reliefs auf farbigem Grunde, Wappen und Inschriften treten aus dem Getäfel leuchtend hervor, am prächtigsten aber die üppigen Blumen des dahinter liegenden Weingartens, zu dem man auf breiten Stufen hinabsteigt. In geräumige Treibhäuser blickt man zu beiden Seiten. Vierzehn größere und kleinere Zimmer sind in zwei Stockwerken mehr oder minder mit der großen Halle verbunden, und ein 65 Fuß langer und 28 Fuß breiter Saal zur table d'hôte reiht sich diesen ausgedehnten Baulichkeiten an. Die Baukosten dieses großartigen Wirthschaftsgebäudes sind vorläufig aus dem Fonds der Gesellschaft bestritten. Dasselbe ist von der Direktion der Gesellschaft vermiethet.

Auf der Bahnlinie befinden sich 6 Wächterhäuschen, von denen 2 zur Wohnung für zwei Familien, 4 dagegen zur Wohnung für eine Familie ausreichen. Bedeckte Sitze, welche sich den kleinen Gebäuden auf verschiedene Weise anschmiegen, geben den sonst einfachen Formen Abwechselung.

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Die Beförderungsmittel der Gesellschaft bestehen aus

4 Lokomotiven mit 4 Tendern, Hansa, Berlin, Magdeburg und Hannover genannt, sämmtlich aus der Fabrik der Herren Robert Stephenson u. Comp. zu Newcastle und etwa 1500 Lstr. jede ohne, und 1800 Lstr. mit

Digitized by Google

dem Tender kostend. Die erstere ist älterer Konstruktion mit 13 Zoll Cylinder-Durchmesser; die drei letztgenannten Maschinen haben dagegen 14 Zoll Cylinder-Durchmesser und Brennstoff ersparende, so wie die einzelnen Theile des Werks vereinfachende Verbesserungen.

Sämmtliche Lokomotive und Personenwagen haben 6 Räder; die Wagen sind überdies mit den von Herrn W. B. Adams in London erfundenen Bogenfedern versehen.

Die Personenwagen sind alle in Hamburg nach den Entwürfen des Herrn Lindley und unter Aufsicht des Herrn Thomas Worsdell jun., und zwar die Oberwagen zur Hälfte auf dem Bahnhofe selbst, zur Hälfte von Hamburger Uebernehmern gebaut. Die Unterwagen dagegen sind sämmtlich in der Werkstätte der Gesellschaft gefertigt, nachdem die Räder, Achsen, Federn und andere Theile dazu aus England bezogen sind.

Die Wagen bestehen in:

3	Wagen	I. Klasse	zu 40 Personen	120	Personen.
1	;	I. u. II.	;	56	;
1	;	I.	; unbedeckt	48	;
8	;	II.	; ohne Fenster zu 60 Personen .	480	;
4	;	II.	; mit Fenstern zu 60 Personen .	240	;
2	;		offene zu 60 Personen	120	;
19	Wagen.		Zusammen fassend	1064	Personen,

und aus 10 Güter- oder Ballastwagen auf 4 Rädern, von denen einige zum Viehtransport eingerichtet sind.

Der Personal-Etat der Angestellten ist folgender:

A. Allgemein:

1 Subdirektor; 1 Ingenieur; 1 Expedient; 1 Bureau-Gehülfe und Einnehmer-Assistent; 2 Lokomotivführer; 3 Lokomotivführer-Gehülfen; 1 Wagenmeister; 2 Oberschaffner; 4 Unterschaffner; 2 Bahnmeister; 16 Bahnwärter.

B. Bahnhof in Hamburg:

1 Einnehmer; 1 Bahnhof-Aufseher; 6 Bahnhofs-Arbeiter; 1 Portier und Hausknecht; 1 Laufbursche; 1 Nachtwächter.

C. Bahnhof in Bergedorf:

1 Einnehmer; 1 Bahnhof-Aufseher; 2 Bahnhof-Arbeiter; 1 Nachtwächter.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Die Gesammt-Einnahmen in den Jahren 1842 und 1843 waren:

Digitized by Google

	1842.				1843.			
	Kour. Mrk.	ß	od. Bko. Mrk.	ß	Kour. Mrk.	ß	od. Bko. Mrk.	ß
Personen- und Frachtgelder . . .	89751	15	71800	8	112076	13	89661	9
Besondere Einnahmen	—	—	—	—	116	10	93	5
Pacht für Plätze, Grasland ꝛc. .	1063	3	850	10	2699	13	2159	14
Geldkours-Differenz	—	—	57	14	—	—	28	4
Summe			72709	—			91943	—

Die Einnahmen aus dem Betriebe waren in den einzelnen Monaten der Jahre 1842, 1843 und 1844 nachstehende:

Monat.	1842.		1843.		1844.	
	Krt. Mrk.	ß	Krt. Mrk.	ß	Krt. Mrk.	ß
Januar	—	—	3659	14	4414	7
Februar	—	—	3685	13	4373	1
März	—	—	5045	10	5311	15
April	—	—	10168	15	9119	7
Mai	7718	10	10610	14	14583	12
Juni	14688	2	15772	7	10728	5
Juli	21392	12	15304	14	12213	14
August	18806	—	16984	11	9285	14
September	12014	8	13846	1	12874	8
Oktober	7039	2	6703	10	7912	—
November	3980	5	5402	8	5265	12
Dezember	4112	8	4891	8	5954	10
Zusammen	89751	15	112076	13	102037	9

Die Betriebs-Ausgaben betrugen dagegen in den Jahren 1842 und 1843:

	1842.		1843.	
	Kour. Mark.	ß	Bko. Mark.	ß
Tit. I. Verwaltungs- und allgemeine Kosten.				
Besoldungen für die Administration	4680	—	8339	7
Inserate und dergleichen	514	6	775	6
Drucksachen			138	12
Schreibmaterialien und Bücher	205	13	265	1
Porto	40	5	53	11
Allgemeine Verwaltungskosten	219	15	530	4½
Latus	5660	7	10102	9½

Digitized by Google

	1842.		1843.	
	Pfo. Mrk.	ß	Kour. Mrk.	₰
Transport	5660	7	10102	9½
Kosten und Bedürfnisse für Bureau's und Stationen	1537	7	2121	2½
Kosten und Bedürfnisse für das Ingenieur-Bureau	118	4	148	14
Brennöl und Licht	247	12	482	½
Grundmiethen, Abgaben ꝛc.	718	9	2100	½
Supplikn und Verhandlungen mit den Behörden	57	12	65	1
Feuer-Assekuranz	689	3	792	1
Diverse	341	15	415	7
Summe Tit. I.	9371	5	16227	4
Tit. II. Betriebskosten.				
Besoldungen für die Bahnhöfe	4048	15	6872	7
= = das Bahn-Personal	4150	6	7797	2
= = = Transport-Personal	3075	4	4510	—
= = = Lokomotiv- und Wagen-Personal	526	11	7846	10
Miethe-Vergütungen	4416	10	—	—
Bekleidung der Beamten und Angestellten	1386	2	2251	10
Drucksachen für den Betrieb	782	4	644	3
Allgemeine Kosten und Bedürfnisse für den Betrieb	136	11	931	7
Kosten und Bedürfnisse für den Transport	78	10	73	10
Lokomotiv-Bedürfnisse	323	13	388	7
Wagen-Bedürfnisse	191	15	141	9
Coaks (1842: 592016 Pfd.) (1843: 908199 Pfd.)	6480	—	12324	5
Baumöl für die Maschinen, Wagen ꝛc.	451	—	767	7
Talg	134	8	294	5
Heede und Putzzeug	252	—	274	15
Summe Tit. II.	26434	13	45118	1
Tit. III. Unterhaltungskosten.				
Instandhaltung der Bahn	22061	8	33412	4
= von Deichen, Wegen ꝛc.	39	4	3211	4½
= der Gebäude	408	12	1032	4
= der Brücken	—	—	1009	3
= der Pforten, Befriedigungen und Uebergänge	—	—	392	8
= diverser Inventar-Gegenstände	171	6	582	4½
= der Lokomotive	529	13	1175	10½
= der Personenwagen	590	13	1556	10½
= der Packwagen	37	11	467	4
Kosten und Bedürfnisse der Wagen-Werkstatt	391	—	621	5½
= = = = Zimmer-Werkstatt	74	9	348	11
= = = des Lokomotiv-Schuppens	173	3	166	2
Summe Tit. III.	24477	15	43975	7¾
Hierzu = = II.	26434	13	45118	1
= = = I.	9371	5	16227	4
Summe	60284	1	105320	12¾
oder in	Pfo. Mrk. 60284	ß 1	Pfo. Mrk. 84142	ß 9

Digitized by Google

	1842.		1843.	
	Bko. Mrk.	ß	Bko. Mrk.	ß
Umstehende Summe	60284	1	84142	9
Hierzu kommen noch für:				
Neue Anlagen und Verbesserungen	—	—	3899	14
Zinsen auf Anleihe von 50000 Mark Banko . .	—	—	818	12
Summe der gesammten Betriebs-Ausgaben .	60284	1	88861	3
Die Betriebs-Einnahmen waren dagegen .	72709	—	91943	—
Mithin verblieb als Ueberschuß	12424	15	3081	13
Die Betriebskosten betrugen, in Prozenten der Betriebs-Einnahmen ausgedrückt	82,77		96,64	

Die Leistungen der Lokomotive, so wie der Verbrauch an Brennmaterial im Jahre 1842 geht aus folgender Nachweisung hervor:

Lokomotive.	Von den Lokomotiven zurückgelegte engl. Meilen.	Von den Personen- und Packwagen zurückgelegte engl. Meilen.	Coaks-Verbrauch in Hamburger Pfunden.	Coaks pro engl. Meile in Hamburger Pfunden.
Verkehr. Hansa	6847½	19606	162668	23,76
Berlin	7424¾	19352¾	184585	24,86
Magdeburg	5976	17691¾	149681	25,05
Hannover	3665¼	10647½	95082	25,94
	23913½	67298	592016	24,76
	Von den Lokomotiven zurückgelegte engl. Meilen.	Von den beladenen Sandwagen zurückgelegte engl. Meilen.	Coaks-Verbrauch in Hamburger Pfunden.	Coaks pro engl. Meile in Hamburger Pfunden.
Sand-Transport. Magdeburg . . .	1508	4236¾	49788	*) 33,02
Hannover	1411	5044¼	37594	26,64
	2919	9281	87382	29,94

*) Die Maschine „Magdeburg" arbeitete unter ungünstigeren Umständen als die „Hannover".

Obwohl die „Hansa" älterer Konstruktion ist, so verbrauchte sie in diesem Jahre doch weniger Feuerung als die andern drei Patent-Maschinen. Die Ursache hiervon ist wohl darin zu suchen, daß die Patent-Lokomotive bei den meistens geringen Lasten nicht Gelegenheit hatten, ihre Vorzüge geltend zu machen, wogegen die Hansa, bei leichterem Kaliber, bei den leichten Zügen im Vortheil stand.

Im Jahre 1843 stellte sich jedoch dies Resultat anders, indem, wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist, die „Hansa" mehr Feuerung verbrauchte als die Lokomotive „Magdeburg" und „Hannover".

Digitized by Google

Lokomotive.	Von den Lokomotiven zurückgelegte engl. Meilen.	Von den Personen- und Packwagen zurückgelegte engl. Meilen.	Coaks-Verbrauch in Hamburger Pfunden.	Coaks pro engl. Meile in Hamburger Pfunden.
Verkehr. Hansa	8987	27698½	235008	26,15
Berlin	9373	27989	246743	26,32
Magdeburg	8697	28314½	211032	24,26
Hannover	8696⅛	25658¼	215416	24,77
	35753⅛	109660¾	908199	25,40

	Von den Lokomotiven zurückgelegte engl. Meilen.	Von den beladenen Sandwagen zurückgelegte engl. Meilen.	Coaks-Verbrauch in Hamburger Pfunden.	Coaks pro engl. Meile in Hamburger Pfunden.
Sand-Transport. Magdeburg	2563½	9407½	67084	26,17
Hannover	1035	4390	34352	33,19
	3598¼	13797½	101436	28,19

Die Wagen haben zurückgelegt:

	1842. engl. Meilen.	1843. engl. Meilen.
Die Personenwagen erster Klasse	15969	18040
" " zweiter "	36500¾	43726½
" " kombinirte "	10054	19987½
" Packwagen	4783¼	27906¼
	67298	109660

Personen-Züge wurden gemacht:

Monat.	1842. Regelmäßige Züge.	Extra-Züge.	Zusammen.	1843. Regelmäßige Züge.	Extra-Züge.	Zusammen.
Januar	—	—	—	103	—	103
Februar	—	—	—	102	—	102
März	—	—	—	134	—	134
April	—	—	—	134	1	135
Mai	79	2	81	180	4	184
Juni	158	4	162	173	4	177
Juli	165	9	174	179	2	181
August	163	4	167	176	4	180
September	162	1	163	147	4	151
Oktober	151	—	151	144	1	145
November	120	—	120	128	—	128
Dezember	114	1	115	111	1	112
Zusammen	1112	21	1133	1711	21	1732

Digitized by Google

	1842.	1843.
Der Zug zu 20½ engl. Meilen (doppelte Länge der Bahn) .	23226½ engl. Meilen.	35506 engl. Meilen.
oder	5117¼ deutsche :	7651 deutsche :
An Fahrten mit Packwagen zum Transport von Material u. dgl. wurden zurückgelegt	687 engl. :	206½ engl. :
An Fahrten mit der Maschine ohne Wagen	— : :	41 : :
Zusammen	23913½ engl. Meilen.	35753½ engl. Meilen.

Der Preis der verbrauchten Coaks stellte sich auf ungefähr 17½ ß pro 100 Pfd. Hamburger Gewicht. Das Holz zum Anheizen verursachte keine Ausgabe, indem vom Bau noch eine Menge alten Holzes und Späne übrig geblieben war, welche dazu verwendet worden ist.

i. Fahrordnung, Tarif.

Zwischen den beiden Endpunkten gehen:
an den Wochentagen gewöhnlich 5 oder 6 Züge,
an Sonn- und Festtagen : 8 Züge.

Die Fahrpreise sind:

an Sonn- und Festtagen:

Koupé's	20 ß	à Person.
I. Klasse	16 :	:
II. :	10 :	:

an Wochentagen:

Koupé's	16 ß	à Person.
I. Klasse	12 :	:
II. :	8 :	:

Das Betriebs-Reglement der Bahn enthält nachstehende Bestimmungen:

1. Die Passagiere erhalten nur gegen Vorzeigung der gelösten Fahrbillets den Zutritt in die Versammlungssäle in Hamburg, so wie auf die Platform in Bergedorf.

2. Die Abfahrtszeichen werden durch Glockenläuten gegeben; das erste — eine Minute dauernd — erfolgt zehn Minuten vor der Abfahrt; das zweite — eine halbe Minute dauernd — drei Minuten vorher, wo die Reisenden in Hamburg auf die Platform zum Einsteigen zugelassen werden. Die Schaffner werden alsdann den Passagieren gegen Vorzeigung der Billets die Wagen öffnen und ihnen die Plätze anweisen. Auf das dritte und letzte Zeichen — eine halbe Minute dauernd — mit dem Glockenschlage der Abfahrtsstunde, werden die Zugänge geschlossen und alsdann Niemand mehr zur Mitfahrt zugelassen. Nachdem die Wagen geschlossen sind, werden die Fahrbillets durch die Schaffner eingefordert.

3. Die Kassen werden eine Stunde vor jeder Abfahrt geöffnet.

4. Zur Vermeidung des Gedränges bei Lösung der Fahrbillets sind geeignete Einrichtungen getroffen worden, welche nur auf die Bequemlichkeit

Digitized by Google

des Publikums und schnelle Expedition berechnet sind. Um so williger wird das Publikum den Anordnungen der Angestellten in dieser Beziehung Folge leisten.

5. Zur rascheren Expedition werden bei irgend bedeutendem Zudrange diejenigen Personen, welche das bestimmte Fahrgeld in Bereitschaft haben, denjenigen, welche eine Verwechselung verlangen, vorgezogen.

6. Kinder unter zehn Jahren zahlen die Hälfte, jedoch ohne unbedingten Anspruch auf einen Sitzplatz; vielmehr unter der ausdrücklichen Bedingung, daß ihre Angehörigen sie zwischen die Kniee oder auf den Schooß nehmen müssen, wenn die Plätze im Wagen alle verkauft sind; für je zwei Kinder kann jedoch Ein Sitzplatz in Anspruch genommen werden. Wer sich obiger Bedingung nicht unterwerfen will oder kann, muß für Ein Kind den vollen Preis bezahlen. Ueberhaupt werden nur von Erwachsenen begleitete Kinder mit halben Billets zugelassen.

7. Es können Billets im voraus zu einer jeden Fahrt eines Tages gelöst werden; eine halbe Stunde vor Abfahrt eines Zuges werden jedoch nur für diesen Billets ausgegeben.

8. Die Fahrbillets sind nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig und jederzeit zur Vorzeigung oder Abgabe bereit zu halten. Die Mitfahrt wird Jedem verweigert werden, welcher ohne Billet oder mit einem unrichtigen angetroffen werden sollte. Nach Umständen wird ein Ausweis über die Erlangung eines solchen unrichtigen Billets gefordert und der Inhaber, bei zu erweisender betrügerischer Absicht, arretirt und der Polizei-Behörde zur weiteren Veranlassung überliefert werden. Auf den angeblichen Verlust des Billets kann keine Rücksicht genommen werden.

9. Für die erste Wagenklasse können Tages zuvor Abtheilungen zu 8 Personen oder die Koupé's zu 4 Personen genommen werden. Es wird dafür ein Schein gegen die Entrichtung des Fahrgeldes ertheilt, mit welchem vor der Abfahrt die Fahrbillets gelöst werden können. Diese Billets sind nur für die angegebene Wagen-Abtheilung gültig. Nur auf diese Weise ist das Vorausbelegen von Plätzen erlaubt. Jedem, der auf obige Weise eine Wagen-Abtheilung gemiethet hat, ist es gestattet, 2 Kinder unter 10 Jahren gratis mitzunehmen.

10. Zur Verhütung von Unfällen ist es den Passagieren untersagt, anders als auf den Platformen ein- und auszusteigen und überhaupt das Bahngeleise zu betreten. Ferner ist es als höchst gefährlich Niemanden erlaubt, sich den Wagenzügen, nachdem sie sich in Bewegung gesetzt haben, weder zum Einsteigen noch sonst zu nähern.

Während der Fahrt sind die Passagiere gehalten, ruhig auf ihren Sitzen zu bleiben und sich nicht zum Wagen hinauszulegen.

11. Tabakrauchen ist nicht anders als in den unbedeckten Wagen der zweiten Klasse gestattet; auch in den Bahnhöfen und Versammlungs-Lokalen ist es untersagt.

12. Gepäck bis zu 40 Pfd. hat jeder Reisende für sich frei. Für Uebergewicht wird 1 ß pro 25 Pfd. erhoben. Es wird, sofern es nicht aus klei-

Digitized by Google

nen Kolli besteht, welche der Passagier unter seinem Sitz in eigener Obhut behält, im Gepäck-Bureau eingeliefert, Scheine darüber ertheilt und etwaiges Uebergewicht entrichtet, dieses geschieht jedoch nur unter Vorzeigung des vorher gelösten Personen-Billets. Nur solche Gegenstände, welche ohne Belästigung für die übrigen Passagiere untergebracht werden können, dürfen in die Personenwagen mitgenommen werden.

13. Gepäck wird nur für die zunächst bevorstehende Fahrt angenommen und muß mindestens eine Viertelstunde vor Abgang des Zuges, mit dem Namen des Eigenthümers bezeichnet, eingeliefert und etwaige Ueberfracht berichtigt werden, widrigenfalls für die Beförderung nicht gehaftet werden kann.

14. Mangelhafte oder unzureichende Emballage hebt jeden Anspruch wegen beschädigten Gepäcks auf. Sollte durch Flüssigkeiten oder andere Gegenstände, welche in irgend einem Gepäckstück enthalten sein möchten, Schaden verursacht werden, so ist der Eigenthümer der schädlichen Gegenstände dafür verantwortlich. Geladene Gewehre dürfen weder in den Personenwagen noch sonst mitgenommen werden; Pulver nicht anders als in Pulverhörnern oder gehörig verschlossenen Blechdosen.

15. Nur gegen Rückgabe des Scheines wird das Gepäck den Passagieren wieder ausgeliefert; sollte der Schein verloren gegangen sein, so wird die Gesellschaft vor der Auslieferung eine ihr genügende Sicherstellung Seitens des Empfängers verlangen, um späteren auf Grund des etwa aufgefundenen Scheines gemachten Reklamationen begegnen zu können. Sollte das Gepäck verloren gegangen sein, während es sich unter der Obhut der Gesellschaft befand, so vergütet dieselbe dem Eigenthümer für jedes Pfund 3 Mark Kour. Durch Empfangnahme des Scheines verzichtet der Reisende auf jeden höheren Ersatz.

16. Das angekommene Gepäck muß, wenn es der Passagier nicht gleich mitnimmt, noch an demselben Tage vom Bahnhof abgeholt werden; anderen Falles ist für jedes Kollo täglich, je nach der Größe, von 1 bis 4 ß Lagergeld zu entrichten, und wird für Beschädigung oder Verderb nicht gehaftet. Die auf den Schein begründete Verantwortlichkeit der Gesellschaft erlischt 48 Stunden nach der Ausstellung.

17. Das Gepäck wird auf Kosten der Gesellschaft von dem Eingange der Stationen auf die Packwagen, und nach der Ankunft von denselben an den Eingang geschafft.

18. Nach der Ankunft haben die Schaffner darauf zu sehen, daß die Reisenden sogleich die Bahnhöfe verlassen, und haben ihnen zu dem Ende die Ausgänge zu zeigen.

19. Die Uhren in dem Hamburger sowohl wie in dem Bergedorfer Stationsgebäude werden täglich nach der Jakobi Thurmuhr gestellt, und sind für den Abgang der Züge maaßgebend.

20. Diejenigen, welche die zur Aufrechthaltung der Ordnung getroffenen Bestimmungen nicht befolgen oder gar sich den Anordnungen der Beamten der Gesellschaft widersetzen, und überhaupt durch Kleidung oder Betragen

Digitized by Google

gegen die Schicklichkeit und die guten Sitten anstoßen, endlich Kranke, werden zur Mitfahrt nicht zugelassen. Es wird zwar so viel wie möglich vermieden werden, solchen Personen Fahrbillets zu verabfolgen, sollten sie aber schon gelöst sein, so wird das erhobene Geld nicht zurückerstattet, sondern bleibt der Gesellschaft verfallen.

21. Die Angestellten der Gesellschaft sind aufs strengste angewiesen, ihre Aufforderungen und Zurechtweisungen an das Publikum mit Höflichkeit und Bescheidenheit ergehen zu lassen und unter keiner Bedingung Trinkgelder anzunehmen, geschweige denn zu fordern. Die Anzeige einer Verletzung dieser Vorschriften wird mit Dank angenommen und der Schuldige mit aller Strenge, nach Befinden mit sofortiger Entlassung bestraft werden.

22. Zur Eintragung etwaiger Beschwerden wird in Hamburg sowohl wie in Bergedorf ein Buch offen liegen für die Fälle, wo die Klage nicht gleich mündlich an den Subdirektor oder einen anderen der höheren Beamten gerichtet werden kann.

k. Verzinsung, Dividende.

Die statutenmäßige Verzinsung beträgt 4 Prozent; sie ist jedoch, wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, nur erst für 1000 am 1. Mai 1843 fällige Koupons gezahlt worden, während die am 1. Mai 1844 zahlbaren Koupons noch im Rückstande sind und wohl vorläufig auch nicht eingelöst werden.

l. Personen-Frequenz.

Die monatliche Frequenz und Einnahme in den Jahren 1842, 1843 und 1844 war:

Digitized by Google

Monat.	1842.			1843.			1844.		
	Personen.	Einnahme. Kour. Mrk.	ß	Personen.	Einnahme. Kour. Mrk.	ß	Personen.	Einnahme. Kour. Mrk.	ß
Januar	—	—	—	7970½	3420	8	8978½	3722	—
Februar	—	—	—	7951	3410	12	8524½	3562	4
März	—	—	—	10723½	4582	13	10437½	4356	9
April	—	—	—	13888	9717	8	15130	8602	15
Mai	11798	7718	10	17911	10184	7	23103	14180	2
Juni	22460½	14687	12	25511	15420	9	17223½	10324	13
Juli	34495½	21392	12	25505½	14963	5	20876½	11807	9
August	30806½	18806	—	28210½	16632	14	15798	8881	5
September	20093½	12014	8	23438½	13457	10	29609½	12351	—
Oktober	15366	7039	2	13962½	6009	11	19862	6913	4
November	9313½	3953	3	11096	4655	11	10845	4137	8
December	9315	3947	—	10154½	4422	2	12549½	4721	14
Zusammen	153648½	89558	15	198322½	106877	14	193136½	93561	3
Im Januar 1845	9987½	3875	11						

Nach Maaßgabe der Wagenklassen und Stationen vertheilte sich die Fre
quenz und Einnahme in den Jahren 1842 und 1843:

Digitized by Google

A. Im Jahre 1842:

	Zahl der Passagiere.				Einnahme dafür.								
	Coupé.	I. Klasse.	II. Klasse.	Zusammen.	Coupé.		I. Klasse.		II. Klasse.		Zusammen.		
Sonn- und Festtags	356	2699½	17324½	20380	491	8	3003	2	12129	12	15624	6
Wochentags	1280½	8696	46475½	56452	1248	8	6380	9	21700	10	29329	11
Von Hamburg	1636½	11395½	63800	76832	1740	—	9383	11	33830	6	44954	1
Sonn- und Festtags	309	2235	18527	21071	427	4	2466	8	12950	8	15844	4
Wochentags	1127½	7871	46747	55745½	1100	12	5761	5	21898	9	28760	10
Von Bergedorf	1436½	10106	65274	76816½	1528	—	8227	13	34849	1	44604	14
Total	3073	21501½	129074	153648½	3268	—	17611	8	68679	7	89558	15

Digitized by Google

B. Im Jahre 1843:

	Zahl der Passagiere.				Einnahme dafür.								
	Coupé.	I. Klasse.	II. Klasse.	Zusammen.	Coupé.		I. Klasse.		II. Klasse.		Zusammen.		
Sonn- und Festtags	338	4194½	30309	34841½	399	4	3947	6	18007	5	22353	15
Wochentags	641½	7367	56419	64427½	638	12	5280	7	25367	12	31286	15
Von Hamburg	979½	11561½	86728	99269	1038	—	9227	13	43375	1	53640	14
Sonn- und Festtags	262½	3938½	30585	34786	304	12	3713	2	18196	7	22214	5
Wochentags	409½	7055½	55475	62940	407	4	5051	4	24946	1	30404	9
Von Bergedorf	672	10994	86060	97726	712	—	8764	6	43142	8	52618	14
Sonn- und Festtags	—	9	241	250	—	—	7	12	134	5	14	1
Wochentags	—	13	1064½	1077½	—	—	9	4	466	13	476	1
Von den Zwischenstationen	—	22	1305½	1327½	—	—	17	—	601	2	618	2
Total	1651½	22577½	174093½	198322½	1750	—	18009	3	87118	11	106877	14

Digitized by Google

Im Durchschnitt wurden

	1842.		1843.	
per Zug befördert	135½ Pers.		114½ Pers.	
	Kour. Mark.	ß	Kour. Mark.	ß
pro ‚ eingenommen	78	16,72	61	11,32
‚ Person ‚	9,33 ß		8,62 ß	
für die zurückgelegte deutsche Meile eingenommen	17 Kour. Mrk. 8 ß		13 Kour. Mrk. 8 ß	

m. Güterfrequenz.

Für beförderte Fracht wurde eingenommen:

Monat.	1842.		1843.		1844.	
	Kour. Mark.	ß	Kour. Mark.	ß	Kour. Mark.	ß
Januar	—	—	239	6	692	7
Februar	—	—	275	1	810	13
März	—	—	462	13	955	6
April	—	—	451	7	516	8
Mai	—	—	426	7	403	10
Juni	—	6	351	14	403	8
Juli	—	—	341	9	406	5
August	—	—	351	13	404	9
September	—	—	388	7	523	8
Oktober	—	—	693	15	998	12
November	27	2	746	13	1128	4
Dezember	165	8	469	6	1232	12
Zusammen	193	—	5198	15	8476	6
Im Januar 1845	1152	10				

Der Güterverkehr auf der Bahn ist, wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, noch unbedeutend; er wird sich jedoch ganz anders stellen, wenn erst der Anschluß der Berlin-Hamburger Bahn erfolgt ist, und dadurch die Erwartungen verwirklicht sind, welche man vor Augen hatte, als man den ersten Spaten an die Bergedorfer Bahn setzte.

Digitized by Google

B. Eisenbahnen in den Herzogthümern Schleswig-Holstein.

A. Geschichte dieser Eisenbahnen im Allgemeinen.

Die Vortheile einer Eisenbahn-Verbindung der Nordsee und Ostsee traten von dem Augenblick an, wo die Schienenwege auch in Deutschland Gegenstand der öffentlichen Aufmerksamkeit wurden, und wo die Möglichkeit ihrer Anwendbarkeit auf unser Vaterland einzuleuchten begann, schon klar vor Augen.

Ein Kaufmann aus Lübeck, Emil Müller, machte bereits im Jahre 1832 den Versuch, ein dahin zielendes Unternehmen seinen nächsten Umgebungen zu empfehlen, fand aber den Gegenstand damals noch nicht hinlänglich gereift, verschaffte sich daher während der nächsten 2 Jahre möglichst viel Aufschlüsse über dasselbe, ging im April 1833 nach England, um Kapitalisten und einen Ingenieur für sein Projekt zu gewinnen; bewirkte in Hamburg und Lübeck die Zeichnung der zu den Vorarbeiten nöthigen Geldsumme, veranlaßte die Untersuchung des Terrains zwischen Hamburg und Lübeck durch einen englischen Ingenieur und brachte dann eine Erklärung von Kaufleuten aus Lübeck, Hamburg und Altona, so wie von Holsteinischen Landwirthen zu Stande, wodurch dieselben sich verpflichteten, das Unternehmen nach Kräften zu unterstützen.

Am Schlusse des Jahres 1834 veröffentlichte Herr Müller eine Schrift: Ueber die intendirte Hamburg-Altona- und Lübecker Eisenbahn; zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee (Leipzig, 1835); veranlaßte auch die Bildung eines Komité's, Behufs Anlage dieser 7½ Meilen langen Eisenbahn, in London, welchem es gelang, auf die für erforderlich erachtete Kostensumme von 280000 Lstr. Zeichnungen zu erlangen.

Allein dieses Unternehmen fand keine Förderung bei den Regierungen von Hamburg und Lübeck, obgleich es kaum einen mangelhafteren Weg in Deutschland geben mochte als diese große Frachtstraße; es fand zugleich entschiedenen Widerspruch bei der um den Ertrag des Sundzolles und die Frequenz ihrer Häfen besorgten Dänischen Regierung. Dessenungeachtet gab dieses Projekt Veranlassung zu einem halben Dutzend anderer, welche ähnliche Zwecke verfolgten. Dahin gehören:

1. Eine Eisenbahn von Hamburg nach Oldeslohe, mit Armen nach Lübeck und Kiel, 16 Meilen, welche 7,000000 Mark Kour. kosten sollte.
2. Ein Schienenweg zwischen Altona und Neustadt, 12 Meilen, 500000 Lstr.
3. Eine Bahn von Tönning über Husum nach Flensburg, 7½ Meilen, 550000 Thlr.; später 1 Million R.B.Thlr. (Hansen, Die projektirten Eisenbahnen in den Herzogthümern Schleswig-Holstein-Flensburg. 1839.)
4. Glückstadt-Eckernförde, 11 Meilen lang.

Digitized by Google

5. Glückstadt-Kiel, 10 Meilen lang.
6. Eine von Altona nach Kiel anzulegende Eisenbahn, wovon unten ausführlicher.

Alle diese Pläne blieben damals fromme Wünsche; die Hamburg-Altona-Lübecker Eisenbahngesellschaft löste sich am 3. Juni 1839 auf; die Dänische Regierung aber ernannte eine Kommission zur Prüfung inländischer Eisenbahn-Projekte, ließ auch namentlich die Flensburg-Husum-Tönninger Linie vermessen und nivelliren.

(Ueber das Recht Dänemarks, die Durchführung der Hamburg-Lübecker Eisenbahn durch ihr Gebiet zu verweigern, ist z. v.: Die Altona-Hamburg-Lübecker Eisenbahn und noch Jemand, Hamburg 1837.)

Unter dem 18. Mai 1840 erfolgte sodann die Bekanntmachung derjenigen Bedingungen, unter welchen Einzelne oder Privatgesellschaften gewärtigen können, daß ihnen die Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Nord- see und Ostsee durch das Herzogthum Schleswig oder das Herzogthum Holstein werde gestattet werden.

„Nachdem die unterzeichnete Kommission über die, ihrer Prüfung vorgelegte Frage in Betreff der Anlage von Eisenbahnen in den Herzogthümern Schleswig und Holstein, zur Erleichterung der Kommunikation zwischen der Nord- und Ostsee, ihr allerunterthänigstes Bedenken erstattet und die Beförderung inländischer Eisenbahn-Anlagen, als eines wirksamen Mittels für die Erleichterung des Handels sowohl, als für die Belebung des inneren Verkehrs, durch Zusicherung möglichst günstiger Konzessionen für die Unternehmer solcher Anlagen, beantragt hat, haben Se. Majestät der König durch Allerhöchste Resolution vom 12. d. M. die Kommission zu autorisiren geruhet, die Bedingungen, unter denen Einzelne oder Privatvereine die Erlaubniß zur Anlegung von Eisenbahnen zu gewärtigen, und die Begünstigungen, derer solche Unternehmungen sich zu erfreuen haben werden, auf geeignete Weise zur öffentlichen Kunde zu bringen.

In Gemäßheit dieser Allerhöchsten Resolution erläßt demnach die Kommission nachstehende Bekanntmachung:

§. 1.

Gesuche um Erlaubniß, auf Kosten und für Rechnung von Privatvereinen oder Einzelner Eisenbahnen anzulegen, welche die Verbindung der Nordsee und Ostsee durch das Herzogthum Schleswig oder das Herzogthum Holstein bezwecken, sind bei der unterzeichneten Kommission einzureichen. In dem Gesuche sind die Endpunkte und hauptsächlichsten Zwischenpunkte der Bahnlinie, so wie die Größe des zu der Unternehmung bestimmten Kapitals, und die Art und Weise, wie dasselbe herstellig zu machen beabsichtigt wird, unter Anschließung des Bauplans und der Kosten-Anschläge, anzugeben.

§. 2.

Wird gegen den Plan, nach vorangegangener Prüfung desselben, welche sich auch auf die Verhältnisse der Konstruktion der Bahn, die Spur- und Geleisweite u. s. w. zu erstrecken hat, so wie gegen die Gewähr, welche die Persönlichkeit der Bittsteller verspricht, nichts zu erinnern gefunden, so kann die Bewilligung des Gesuchs gewärtiget werden. — Es wird in diesem Fall, mittelst einer speziellen Allerhöchsten Konzession, auf den Grund dieser allgemeinen und unter den in der Konzession festzusetzenden besonderen Bedingungen, dem Konzessionirten das ausschließ-

Digitized by Google

liche Recht verliehen werden, in der näher bezeichneten Richtung (§. 1.) die Eisenbahn zu erbauen, und auf derselben Personen, Waaren und Güter während der bestimmten Zeitdauer (§. 29.) zu befördern.

§. 3.

Soll das Unternehmen auf Aktien zur Ausführung gebracht werden, so ist nach vorläufiger Bewilligung des Gesuchs, binnen einer näher zu bestimmenden und bei Verlust der ertheilten Bewilligung inne zu haltenden Frist, nachzuweisen, daß das festgesetzte Aktienkapital gezeichnet und die Gesellschaft nach einem, unter den Aktienzeichnern vereinbarten, zur Allerhöchsten Bestätigung einzureichenden Statut wirklich zusammengetreten ist. Mit der Genehmigung des Statuts ist die spezielle Allerhöchste Konzession zur Erbauung und Benutzung der Bahn zu gewärtigen.

§. 4.

Nach Ablauf von ¾ der zur Zeichnung von Aktien gestatteten Frist ist der Kommission eine Nachweisung über den Betrag der bis dahin gezeichneten Aktien zu ertheilen, worauf es in nähere Erwägung gezogen werden wird, ob die Finanzen, wenn noch nicht sämmtliche Aktien gezeichnet worden, mit Rücksicht auf das größere oder geringere öffentliche Interesse bei dem Zustandekommen der beabsichtigten Eisenbahn, sich veranlaßt finden, einen Theil der Aktien zu übernehmen, welcher jedoch keinenfalls den vierten Theil der erforderlichen Summe übersteigen wird.

§. 5.

Für die Aktien kommen folgende Vorschriften zur Anwendung:

a. Dieselben dürfen auf keine geringere Summe lauten, als 100 Thlr. Silber, 18¾ Stück auf die Mark fein gerechnet. Die Einzahlung auf dieselben geschieht successiv nach dem Bedürfniß der fortschreitenden Arbeit, in Gemäßheit der Vorschriften des Statuts.

b. Die Ausgabe der Aktien, welche auf Namen oder Inhaber ausgestellt werden können, darf erst nach Einzahlung des ganzen Nominalbelaufs erfolgen. Bis dahin sind den Aktionären nur auf Namen lautende Interims-Aktienscheine und für die successiv geleisteten Einschüsse gleichfalls auf Namen lautende Quittungen zu ertheilen.

c. Der Zeichner der Aktie haftet unbedingt für die Einzahlung des Betrages derselben, wenn nicht die Gesellschaft ihn durch gestattete Umschreibung des Interimsscheins auf den Namen eines neuen Besitzers seiner Verbindlichkeit zur Leistung der ferneren Einschüsse entläßt. — Dieses darf jedoch von Seiten der Gesellschaft erst dann geschehen, wenn 40 Prozent des Nominalbelaufs der Aktie bereits eingezahlt worden sind. Bei jeder folgenden Cession kommen die nämlichen Bestimmungen zur Anwendung.

d. Wenn nach Einzahlung von 40 Prozent die ferneren successiven Zahlungen nicht eingehen, so steht es der Gesellschaft frei, auf ihren Anspruch wider den Zahlungspflichtigen zu verzichten, und denselben, unter Aufhebung seiner Verbindlichkeiten gegen die Gesellschaft, des bereits Gezahlten und aller Rechte aus den bisherigen Zahlungen verlustig zu erklären. Bis zum Belaufe der solchergestalt der Gesellschaft zufallenden Aktien dürfen neue Aktienzeichnungen zugelassen werden.

§. 6.

Der Unternehmer, es möge derselbe ein Einzelner oder eine Gesellschaft sein, ist in allen durch die Eisenbahn-Anlage entstehenden Rechtsstreitigkeiten, dieselben mögen durch eingegangene Rechtsgeschäfte oder durch Schadenersatz-Ansprüche veranlaßt werden, vor einem der Obergerichte der Herzogthümer zu belangen.

Digitized by Google

§. 7.

Ueber die sonstigen Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft und deren Vertretung und Verwaltung, so wie über das Verhältniß der einzelnen Aktionäre zu der Gesellschaft, die Vertheilung des Gewinns u. s. w., bleiben die näheren Bestimmungen dem Gesellschafts-Statut vorbehalten.

§. 8.

Jede Kontrahirung von Anleihen, so wie jede Emission von Aktien über den ursprünglich genehmigten Gesammtbelauf bedarf — mit Ausnahme des Falles unter §. 5. d. — der Allerhöchsten Genehmigung.

§. 9.

Alle Vorarbeiten, um die Genehmigung zu bewirken, haben die Unternehmer auf ihre Kosten zu beschaffen, und die Erlaubniß zur Vornahme derselben, soweit eine solche erforderlich ist, z. B. zu anzustellenden Vermessungen und Nivellirungen, betreffenden Orts nachzusuchen.

§. 10.

Für die Erwerbung der zur Eisenbahn-Anlage erforderlichen Grundstücke, welche sich im Privateigenthum befinden, wird die Verordnung vom 28. November 1837, betreffend das Verfahren bei Ausmittelung der Entschädigung für die bei Vornahme neuer Straßenbauten abzutretenden Grundstücke und Gerechtsame, analog angewendet werden.

Die mit dem Expropriationsgeschäft verbundenen Kosten sind von den Unternehmern zu tragen.

§. 11.

Die Abtretung von Grundstücken, welche der Landesherrschaft gehören, wird unentgeltlich erfolgen.

§. 12.

Der zur Eisenbahn-Anlage verwendete Grund und Boden wird, so lange derselbe für diesen Zweck benutzt wird, von allen sonst auf demselben ruhenden Königl. Abgaben und Lasten, wie auch von der Bankhaft befreit. — Gleichfalls sind die auf diesem Grund und Boden aufgeführten, zur Eisenbahn gehörigen Gebäude, Speicher und Packhöfe, sowohl in den Städten als auf dem Lande, von allen Königl. Steuern und Abgaben frei.

§. 13.

Der Gebrauch des Stempelpapiers wird sowohl für die abzuschließenden Kontrakte als auch für die Aktienbriefe und Interims-Aktienscheine und deren Cession und Transporte erlassen.

§. 14.

Für alle zur ersten Anlage der Bahn erweislich verwendeten Materialien, als Eisen, Bauholz, Kalk ꝛc., ist nach Ablauf des Jahres, in welchem solche eingeführt worden, die Rückzahlung des erlegten Einfuhrzolles zu gewärtigen. Auch wird der Einfuhrzoll für alle zum Betrieb der Bahn erforderliche Maschinen, Lokomotive und Wagen, welche vor Ablauf von 3 Monaten nach Vollendung der Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung zur Einfuhr deklarirt worden, erlassen werden.

§. 15.

Die betreffenden Behörden, namentlich die Beamten, durch deren Jurisdiktions-Bezirke die Eisenbahnlinie geht, werden angewiesen werden, dem Unternehmen geeigneten Schutz und Förderung angedeihen zu lassen und dasselbe mit Willfährigkeit zu unterstützen.

Digitized by Google

§. 16.

Den Unternehmern der Bahn wird in Betreff der Anlegung von Zweigbahnen, für welche gleichfalls eine besondere Konzession zu impetriren ist, vor andern Unternehmern ein Vorzugsrecht eingeräumt werden. — Die näheren Bestimmungen über den Anschluß der von andern Unternehmern ausgeführten Zweigbahnen bleiben vorbehalten.

§. 17.

Die Anlage selbst ist, bei Verlust der Konzession, innerhalb einer bestimmten Zeit zu vollenden, und in jedem Jahr ein näher zu bestimmender Theil der Arbeit, in Uebereinstimmung mit dem genehmigten Bauplan, zur Ausführung zu bringen.

§. 18.

Die erforderlichen Bestimmungen über die Handhabung der Polizei, sowohl während des Baues als auch für die Benutzung der Bahn, werden, nach vorgängiger Vernehmung der Unternehmer, in einem besonderen Regulativ festgesetzt werden.

§. 19.

Die Unternehmer sind zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche zur Herstellung und Sicherung der Kommunikation auf den von der Bahnlinie durchschnittenen oder berührten Straßen und Wegen, so wie zu Ueberfahrten, Einfriedigungen, Auffahrten auf Grundstücke, Wasserableitungen und Durchlässen erforderlich sind, um Gefahren und Nachtheile von den benachbarten Grundstücken abzuwenden. In allen diesen Beziehungen sind, in Ermangelung gütlicher Vereinbarungen, die Bestimmungen einer Kommission, welche aus dem Königlichen Kommissarius (§. 30.), einem Lokalbeamten und einem landwesenskundigen Manne gebildet wird, unabweichlich zu befolgen.

§. 20.

Die Bahn darf ganz oder streckenweise dem Verkehr erst eröffnet werden, nachdem eine technische Untersuchung derselben und der Transport-Anstalten durch eine näher zu bestimmende Behörde veranlaßt und deren Genehmigung erfolgt ist.

§. 21.

Die Bahn nebst den Transport-Anstalten ist fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf eine dem Zweck entsprechende Weise erfolgen kann. Die Unternehmer sind hierzu nöthigenfalls auf administrativem Wege anzuhalten.

§. 22.

Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Beschaffenheit der Unternehmung selbst ist als ein von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

§. 23.

Zur Bestimmung der höchsten Sätze des Bahngeldes, sowohl für den Waaren- als für den Personen-Transport, so wie zu jeder späteren Erhöhung desselben ist die Allerhöchste Genehmigung erforderlich.

§. 24.

Die allgemeinen Vorschriften über die Erlegung des Ein- und Ausfuhr- und Transit-Zolles leiden auch auf die längs der Eisenbahn transportirten Waaren Anwendung. Um aber alle Hemmung des Verkehrs auf der Eisenbahn, soweit

Digitized by Google

thunlich, zu vermeiden, soll die möglichste Vereinfachung der Zoll-Kontrole eintreten.

§. 25.

Für die Beförderung von Briefen, Zeitungen und Postgütern, nebst den etwa beizugebenden Post-Offizialen, haben die Unternehmer auf ihre Kosten einen fortwährend in gehörigem Stand zu haltenden, besonderen Wagen einzurichten. Dem Postwesen bleibt die ausschließliche, von den Unternehmern unentgeltlich zu leistende Beförderung von Briefen und Zeitungen längs der Bahn vorbehalten, worüber die näheren Bestimmungen demnächst werden festgesetzt werden. Außerdem sind Postgüter bis zum Gewicht von 600 Pfd. ohne Bezahlung, in jeder Richtung auf der Bahn, jeden Tag, oder, wenn die Bahn nicht täglich benutzt wird, jedesmal, wenn dieses geschieht, zu befördern. Für Uebergewicht von Postgut wird der tarifmäßige Preis für die Benutzung der Bahn erlegt werden. Im Falle einer Unterbrechung im Gebrauche der Bahn haben die Entrepreneurs ohne Ersatz für die möglichst schnelle Weiterbeförderung der Postsachen zu sorgen.

§. 26.

Von der Einnahme der Eisenbahn wird keine Abgabe oder Rekognition an die Finanzkasse erlegt.

§. 27.

Die Regierung behält es sich vor, in Kriegszeiten ohne Ersatz die Bahn zur Beförderung von Truppen oder zu anderen militärischen Zwecken zu benutzen. Für Beschädigungen in Kriegsfällen, mögen sie durch den Feind geschehen oder zur Vertheidigung des Landes vorgenommen werden, giebt der Staat keinen Ersatz.

§. 28.

Den Aktionären werden die ihnen gebührenden Rechte, namentlich der Theilnahme an dem jährlichen Einkommen, und das Eigenthumsrecht an der Bahn in Kriegszeiten in ihrem vollen Umfange gesichert, auch wenn sie Unterthanen einer feindlichen Macht sind.

§. 29.

Die kürzeste Dauer der Konzession wird auf 50 Jahre bestimmt, von dem Tage an zu rechnen, wo die Bahn eröffnet wird.

§. 30.

Zur Führung der Aufsicht über das Unternehmen wird, nach ertheilter Allerhöchster Konzession, ein Königl. Kommissarius ernannt, welcher während der Ausführung der Anlage und nach deren Vollendung auf die Gelebung der in der Konzession enthaltenen allgemeinen und speziellen Bestimmungen und der Vorschriften im Gesellschafts-Statute zu achten hat. Er ist berechtigt, den Versammlungen der Gesellschafts-Vorsteher beizuwohnen und sie zusammenzuberufen. — Alle Dokumente und Rechenschaftsbücher, die Administration und das Rechenschaftswesen der Eisenbahnen betreffend, müssen ihm jährlich vorgelegt werden.

§. 31.

Besondere Umstände, welche in Hinsicht einer einzelnen, bestimmten Eisenbahn in Betracht kommen, werden bei den deshalb einkommenden Gesuchen und Anträgen in nähere Erwägung gezogen werden.

Die zur Erwägung der Frage in Betreff der Anlage einer Eisenbahn zur Erleichterung der Kommunikation zwischen der Nord- und Ostsee Allergnädigst angeordnete Kommission. Kopenhagen."

Digitized by Google

Durch diese Bekanntmachung wurden also, um recht bald eine Verbindung der Ostsee mit der Nordsee mittelst einer Eisenbahn herbeizuführen, bedeutende Begünstigungen derselben zugestanden, die wesentlich auf den Kostenpunkt Einfluß haben mußten. Bald darauf gewann das schon früher in Kiel angeregte Projekt einer Altona-Kieler Eisenbahn mehr Festigkeit; auch tauchte das Projekt, Flensburg mit Husum mittelst einer Eisenbahn zu verbinden, auf. Ersteres wäre aber, ungeachtet der günstigen Aussichten, gescheitert, wenn nicht der König thatkräftig eingeschritten wäre und die Städte Altona und Kiel sich entschlossen hätten, aus städtischen Mitteln, in Verbindung mit dem Finanz-Ministerium, drei Viertheile der Aktien zu übernehmen. Das letztere Unternehmen mußte aber, obgleich die Vorarbeiten dazu auf Staatskosten betrieben wurden, vorläufig aufgegeben werden, indem damals die Stimmung für Eisenbahnen zu ungünstig war. Das Nähere hierüber werden wir unter den betreffenden Eisenbahnen sehen.

Unter dem 17. Juni 1842, nachdem die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft sich konstituirt hatte, erging eine Verordnung für die Herzogthümer, die Entschädigung für die bei den Eisenbahnanlagen abzutretenden Grundstücke ꝛc. betreffend, welche im Ganzen die Grundsätze, welche nach der Verordnung für Chausseebauten schon früher galten, sanktionirte und in 11 Paragraphen die nöthigen Modifikationen in der Anwendung auf Eisenbahnen bestimmte. Die Abtretung der Grundstücke für Eisenbahnanlagen kann hiernach gefordert werden:

1. für die Bahn und ihr Zubehör selbst;
2. für die Bahnhöfe mit allen dazu gehörigen Anlagen;
3. für Wohnungen der Bahnaufseher und Wärter;
4. für Kohlen- und Wasserstationen, und
5. für neue Wege, die wegen Abschneidung der Kommunikationen durch Eisenbahnen nöthig werden.

Zur Aufführung von Packhäusern und anderen, nicht unmittelbar zum Zwecke der Eisenbahn nöthigen Gebäuden und Anlagen kann eine unfreiwillige Ueberlassung von Grundstücken nicht gefordert werden.

Der Bau der Altona-Kieler Eisenbahn schritt bald hierauf rasch vorwärts; andere Unternehmen, mit Ausnahme der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, ruhten jedoch in den Herzogthümern bis zum Frühjahr 1844, wo der damalige Aktienschwindel auch hier eine Menge Eisenbahn-Projekte ins Leben rief, an welche früher gar nicht gedacht wurde. Wir wollen hier vorläufig eine kurze Uebersicht derselben geben, um alsdann später unter den einzelnen Bahnen in die Verhältnisse derselben näher einzugehen.

	Länge in deutschen Meilen.	Anlagekosten in Spezies à 1½ Thlr. Preuß.
1. Glückstadt-Itzehoe-Heide	8½	900000
2. Rendsburg-Neumünster	4½	400000
3. Rendsburg-Schleswig-Flensburg .	8	1,200000
4. Sonderburg-Flensburg	6	700000
Latus	27	3,200000

Digitized by Google

	Länge in deutschen Meilen.	Anlagekosten in Spezies à 1½ Thlr. Preuß.
Transport	27	3,200000
5. Flensburg-Apenrade	4½	500000
6. Apenrade-Hadersleben-Aarösund .	5½	700000
7. Eckernförde-Rendsburg	2½	300000
8. Kiel-Eckernförde-Schleswig . . .	6½	700000
zusammen Meilen	46,	Spezies 5,400000,

oder etwa 8,100000 Thlr. Preuß.

Von den meisten der für Ausführung dieser Eisenbahnen sich gebildeten Komité's waren die vorstehenden Kapital-Summen nach approximativer Schätzung vorläufig angenommen und für ausreichend erachtet worden. Die Aktienzeichnungen dazu wurden großentheils in Hamburg und Berlin beschafft und dort mit einem ansehnlichen Agio verkauft. Diesem beinahe unsinnigen Treiben wurde durch nachstehende Verordnung der Königl. Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen, deren Wirkungskreis während der Zeit durch eine Königl. Verordnung auf die Behandlung sämmtlicher Eisenbahn-Angelegenheiten im Königreiche Dänemark und in den Herzogthümern Schleswig, Holstein und Lauenburg ausgedehnt war, ein Ziel gesetzt:

Mit Rücksicht darauf, daß in neuester Zeit Einladungen zu Aktienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen ohne vorgängige Allerhöchste Erlaubniß ergangen und daß die in dieser Veranlassung ausgestellten Aktien-Promessen und sonstigen Dokumente zum Gegenstand einer auf den Privatkredit überhaupt nachtheilig einwirkenden Spekulation geworden sind, wird, zufolge Allerhöchsten Befehls Sr. Majestät des Königs, Nachstehendes hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht:

So wie die Einladung zu Aktienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen und die Ausstellung und Uebertragung von Aktien-Promessen, Quittungen, Interimsscheinen und sonstigen dieses Geschäft betreffenden Dokumenten, ohne vorgängige Allerhöchste Erlaubniß zur Aktienzeichnung, jeder Grundlage entbehrt, so wird insbesondere auf die in dieser Beziehung in den §§. 1—3 und im §. 5 der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 enthaltenen Bestimmungen, und namentlich darauf verwiesen, daß, nach dem §. 5 Lit. c. der gedachten Bekanntmachung, der Zeichner der Aktie unbedingt für die Einzahlung des Betrages derselben haftet, wenn nicht die Gesellschaft ihn nach Statt gefundener Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbelaufs der Aktie seiner Verbindlichkeit zur Leistung der ferneren Einschüsse entläßt.

Ferner wird es hierdurch in Erinnerung gebracht, daß die im §. 4 und in den §§. 11—14 der gedachten Bekanntmachung enthaltenen Begünstigungen nur für solche Eisenbahnen in Aussicht gestellt sind, welche die Verbindung der Nordsee mit der Ostsee bezwecken. Die Einräumung derselben Begünstigungen für andere Eisenbahn-Unternehmungen, insoweit sie nicht bereits Allerhöchst genehmigt oder in Aussicht gestellt ist, und insbesondere die im §. 4 der mehrgedachten Bekanntmachung erwähnte Betheiligung der Finanzen ist mithin nur dann zu erwarten, wenn die Förderung eines solchen Unternehmens aus allgemeinen Staatsrücksichten rathsam erscheint, worüber jedesmal eine besondere Allerhöchste Beschlußnahme erfolgen wird.

Königl. Eisenbahn-Kommission, Kopenhagen, den 19. Juni 1844.

Moltke. Quaade. Lund. Wedel.
Rathgen. Francke.

Digitized by Google

Bald nach dieser Verordnung trat an sämmtlichen Börsen, namentlich in Folge der im Mai in Preußen für Eisenbahn-Unternehmungen erlassenen Bekanntmachung, an die Stelle trauriger Schwindelei eine große Entmuthigung, und nur für die allersolidesten Unternehmungen stellte sich das Vertrauen langsam wieder her. Die Folge davon war, daß bei den meisten dieser zweifelhaften Unternehmungen die Aktienzeichner sich zurückzogen, und, da sie durch die vorstehende Verordnung nicht gebunden sind, indem die Aktienzeichnungen meistentheils ohne vorher eingeholte Genehmigung der Regierung geschehen sind, so ist an die Ausführung der größten Anzahl der erwähnten Projekte in der nächsten Zeit wohl nicht zu denken.

Wir enthalten uns, hier ein Näheres darüber anzuführen, und gehen jetzt zu

B. Einzelne Eisenbahnen

über.

1. Kiel-Altonaer Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Ihre erste Anregung verdankt sie dem patriotischen und umsichtigen Geiste mehrerer Bürger Kiels. Die im Anfange erwähnte Unternehmung, die Ostsee mit der Elbe und Nordsee mittelst einer von Altona nach Lübeck zu führenden Eisenbahn zu verbinden, machte jene Männer aufmerksam auf die Gefahr, die dem aufblühenden Handel ihrer Vaterstadt drohe, wenn sie nicht auch in dieser Hinsicht dem Fortschritt huldigten. Die Aufforderung, die sie an ihre Mitbürger ergehen ließen, fand allgemeine Theilnahme; städtische Behörden und Bürgerschaft faßten zweckdienliche Beschlüsse, und bald erfolgte die Wahl eines Komité's daselbst, um die Staatsregierung dahin zu vermögen, den Plan zu einer Verbindung der Nord- und Ostsee zu unterstützen. Man fand denselben so sehr der Berücksichtigung werth, daß bald darauf, wie im Vorhergehenden angeführt, vom Könige eine Kommission ernannt wurde, um die Vorschläge ꝛc., die zur Anlegung von Eisenbahnen gemacht wurden, zu prüfen und darüber zu berichten.

Mit Interesse wurden diese Verhandlungen besonders in dem Theile Holsteins vernommen, welcher bei dieser Unternehmung mitbetheiligt war; vorzüglich war dies der Fall in Altona, wo eine große Anzahl angesehener und achtbarer Kaufleute dies Unternehmen für zeitgemäß und für ihre Vaterstadt von Wichtigkeit und Bedeutung erklärte. Eine zahlreich besuchte Versammlung fand hier am 25. Mai 1840 Statt, in welcher man sich für die Verbindung mit Kiel entschied, ein Komité zur Beförderung des Werkes zu erwählen beschloß und sich bald darauf mit dem Kieler Komité in Verbindung setzte. Auf eine an die Regierung gemeinschaftlich gerichtete Vorstellung wurde die Erlaubniß zum Nivellement der Bahn ertheilt, wozu der Ingenieur Buck aus England, rühmlichst bekannt durch gelungene Ausführung mehrerer Ei-

Digitized by Google

senbahnarbeiten in seinem Vaterlande, eingeladen wurde, der auch der Aufforderung folgte, und das Nivellement in kurzer Zeit, bis zum Oktober 1840, beendete. Die hierbei von demselben als günstigste erkannte Linie ging von Kiel das Eiderthal hinauf nach Bordesholm, rechts bei Neumünster, dann in einiger Entfernung bei Kellinghusen vorbei nach Barmstedt, und von da über Bellingen nach Altona, wo die Bahn theils durch einen Tunnel am nördlichen Ende der Elbstraße bis unmittelbar an die Elbe geführt werden, theils für die Personenbeförderung einen Bahnhof in der Gegend der Königsstraße erhalten sollte.

Die ganze Länge der Bahnlinie vom Kieler Hafen bis an die Elbe betrug in dieser Richtung 13¼ Meilen; die gesammten Kosten waren auf reichlich 7 Millionen Mark Kour. veranschlagt. Die technischen Verhältnisse waren auf dieser Bahnlinie auffallend günstig, und die geringe Abweichung von der geraden Linie konnte auf die Frequenz der Bahn nur vortheilhaft wirken, da sie mehrere größere Ortschaften berührte und mehrere wichtige Nebenrouten in sich aufnahm, als eine mehr neben der Chaussee hinlaufende Linie gethan hätte. Dieses wurde in einem Programme des Komité's vom Januar 1841, womit zugleich die Einladung zur Aktienzeichnung erging, dargelegt. Nach dem gleichfalls mitgetheilten Kostenanschlage des Herrn Buck sollte die Bahn, bei einer Länge von 13½ dänischen Meilen 6,914506 schlesw.-holst. Kour.-Mark 8 β kosten, welche Summe, zur besseren Eintheilung der Aktien, von beiden Komité's auf 6,937500 Mark erhöht wurde (18500 Aktien à 100 Spezies, 4 Proz.). Die Betriebskosten waren bei einer (vorausgesetzten) Frequenz von 160000 Personen und 1,000000 Zentner Waaren, auf 610500 Kour.-Mark und der reine Ueberschuß (nach Abzug von 4 Prozent Zinsen) auf 332000 Kour.-Mark berechnet, was auf 18500 Aktien zu 100 Spezies, eine Dividende von 4¾ Prozent, außer den Zinsen, in Aussicht stellte. Die Bauzeit war auf 1½ Jahre, soweit der Personenverkehr in Betracht kam, und auf 2 Jahre bis zur Möglichwerdung des Waarentransports angeschlagen, da für den Bau des Tunnels ½ Jahr mehr Zeit angenommen wurde, als für den der Bahn.

Die Königl. Erlaubniß zur Aktienzeichnung wurde hierauf am 30. Dezember 1840 ertheilt und zur Kompletirung des Aktienkapitals eine Frist von 1½ Jahren bewilligt. Sowohl in Altona als auch in Kiel wurde nun die Sache nach erfolgtem Beginn der Aktienzeichnung eifrigst betrieben, und anfänglich von Privaten nicht unbedeutende Summen gezeichnet, so wie auch in den Zwischenorten dieselbe mehr oder weniger Zutrauen erweckte.

Geringere Theilnahme fand aber die Sache sowohl bei den großen Geldkräften Altona's und bei der Hamburger Kaufmannschaft, als auch bei den Wohlhabenden des übrigen Theiles der Herzogthümer. Nur Kopenhagen machte eine rühmliche Ausnahme; von hier aus wurden mehrere Aktien gezeichnet.

Schon gleich zu Anfang hatte sich eine Opposition gegen das Unternehmen gebildet. Die in ausländischen Tagesblättern gegen dasselbe gerichteten Angriffe waren erklärlich, aber im Inlande selbst fand sich eine nicht unbe-

Digitized by Google

deutende Anzahl gewichtiger Stimmen, die sich ebenfalls dagegen erklärten; es gewann daher um so mehr den Anschein, daß das Unternehmen nicht zu Stande kommen würde, als die Anzahl der gezeichneten Aktien erst bis auf 3000 gestiegen war. Es war jedoch eine Lebensfrage für Kiel geworden und zu wichtig für diese Stadt, als daß sie nicht Alles hätte versuchen sollen, um es zu einem glücklichen Ende zu führen, da man auch in andern Ostseestädten sich rührte. Der Vorschlag ging bei Magistrat und Bürgerdeputirten durch: die Kommune Kiel wollte nach eingeholter Beistimmung des Königs 2000 Aktien zur Eisenbahn von Altona nach Kiel zeichnen; zugleich wurde dabei der Wunsch ausgedrückt, daß die Kommune Altona ebenfalls nach Verhältniß 4000 Aktien übernehmen möge.

Die Einwilligung des Königs hinsichtlich der Zeichnung der Kommune Kiel erfolgte bald; schwieriger war es, in Altona die Sache dahin zu bringen, jedoch erhielt man, wenn auch nur bedingungsweise, die Zusage der kompetenten Behörden, so wie die Königl. Konzession dazu. Eine feste Grundlage erhielt das Unternehmen aber im März 1842 durch nachstehende Königl. Entscheidung:

Nachdem die von dem Kieler Eisenbahn-Komité in einer Allerhöchstunmittelbaren Orts eingereichten Eingabe allerunterthänigst beantragte Erwägung wegen Theilnahme an der Kiel-Altonaer Eisenbahn-Anlage mit einer größeren Summe, als dem in der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 in Aussicht gestellten vierten Theil des planmäßigen Aktienkapitals auf Allerhöchsten Befehl Statt gefunden hat, haben Se. Majestät der König auf allerunterthänigste Vorstellung des Geheimen Staats- und Finanz-Ministers Grafen von Moltke Excellenz unterm 23. März d. J. Allerhöchst zu resolviren geruhet: „Wir genehmigen Allergnädigst, daß dem Kiel-Altonaer Eisenbahn-Komité eröffnet werde: daß dasselbe, falls es gleich nach der Ertheilung der Allerhöchsten Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn für die Einzahlung von 20 Prozent der alsdann von Privaten und Kommunen gezeichneten Aktiensumme Sorge tragen werde, die Auszahlung einer Summe von Einer Million Reichsbankthalern aus der Finanz-Kasse in näher zu bestimmenden, passenden Terminen im Jahre 1843 und in den folgenden Jahren, unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 und Unserer Allerhöchsten Resolution vom 30. Dezember 1840, gewärtigen könne." Von vorstehender Allerhöchster Resolution wird das Kiel-Altonaer Eisenbahn-Komité hierdurch in Kenntniß gesetzt.

Allerhöchst angeordnete Eisenbahn-Kommission, Kopenhagen, den 25. März 1842.

Da nun auch die Kommunen Pinneberg, Barmstedt (an dessen Stelle später Elmshorn trat), so wie Neumünster ebenfalls eine Anzahl Aktien zeichneten, so stand dem Beginne des Unternehmens jetzt nichts mehr im Wege, und es wurden mit Umsicht alle Anstalten zu einer raschen Förderung des so weit gediehenen Werkes getroffen. Auf den Wunsch des Königs wurde zum 16. Juni 1842 eine General-Versammlung sämmtlicher Aktionäre anberaumt. Bis zu diesem Tage waren zwar erst durch Finanzen, Kommunen und Privaten 15679 Aktien gezeichnet (später wurde durch das Ausscheiden von Barmstedt die Anzahl um 75 vermindert, dagegen durch den Eintritt von Elmshorn bis auf 16074 gebracht), da aber das Komité eine durch die

Digitized by Google

Umstände herbeigeführte Ermäßigung der im ursprünglichen Plan berechneten Baukosten, ohne Beschränkung des Materials und der Arbeit, sicher erwartete, so wurde in der General-Versammlung einstimmig die Konstituirung der Gesellschaft beschlossen. Auch stimmten die Versammelten dem Vorschlage bei, daß der Bahn, mit Genehmigung des Königs, der Name:

„König Christians VIII. Ostseebahn"

beizulegen sei. Die Wahl des aus 25 Mitgliedern bestehenden Ausschusses wurde ebenfalls vorgenommen, und diesem die Leitung der ferneren Geschäfte übertragen. Vier Herren traten hiervon in den Vorstand, 21 dagegen in den Ausschuß.

Bald darauf, am 28. Juni, ertheilte der König die Bau-Konzession, und am 23. September wurde der Graf von Reventlow, Amtmann zu Bordesholm, zum Königl. Kommissar für die Eisenbahn ernannt.

Im August wurden von dem Verwaltungsrathe zum ausführenden ersten Ingenieur Herr Buck, und zum zweiten Herr Dietz ernannt. Von diesen wurden die schon früher eingeleiteten Vorarbeiten so weit gefertigt, daß der spezielle Bauplan mit den dazu gehörigen Zeichnungen, Karten und Anschlägen im Januar 1843 an die Regierung übersandt werden konnten. An den gesammten Vorarbeiten fehlten nur noch die speziellen Ausarbeitungen für einige Nebenwerke, wie Coaksöfen und Reparatur-Anstalt ꝛc. und die Anlage der Bahnhöfe an beiden Endpunkten. Auch diese wurden bis Ende Februar 1843 gefertigt und der Regierung eingesandt, worauf die Erlaubniß zum Angriff der Bahn erfolgte und der erste Spatenstich am 8. März geschah. Ungewiß in der Richtung blieb noch, ob die Bahnlinie über Elmshorn oder über Barmstedt geführt werden sollte. Ueber diesen Punkt entschied die am 16. Mai gehaltene General-Versammlung zu Gunsten von Elmshorn, indem dadurch die Bahn Glückstadt auf eine Entfernung von 2 Meilen nahe gerückt wurde und eine leichtere Verbindung mittelst einer Zweigbahn Statt finden konnte.

Die Königl. Erlaubniß zum Angriff der wegen dieser Frage ausgesetzten Bahnstrecke von der Mitte der Pinnau bis zum Börsteler Feldwege traf sofort nach diesem Beschlusse ein, worauf die Arbeiten auch hier unverzüglich begannen. Da alle Vorarbeiten gemacht waren, so konnte das Werk, das auf den andern Strecken schon bedeutend gefördert war, nun um so rascher und im Zusammenhange fortschreiten.

Gleich zu Anfange des Baues wurde von der Regierung ein Polizei-Reglement in 14 Paragraphen für denselben erlassen. Die Arbeiter standen danach während der Arbeit unter der Aufsicht des Ober-Ingenieurs, des Sektions-Ingenieurs, des Ingenieur-Gehülfen und der besonders angestellten und beeidigten Aufseher. Inländische Arbeiter, welchen im Zweifel der Vorzug gegeben werden sollte, bedurften zu ihrer Legitimation der Bescheinigung der Obrigkeit, daß gegen ihre Entfernung aus dem Distrikt nichts zu erinnern und daß sie unbescholtene Leute seien. Ausländer bedurften namentlich auch einer Bescheinigung, daß ihre Wehrpflicht ihrem Aufenthalte in hiesigen Landen nicht entgegenstehe. Der Arbeitslohn sollte alle 14 Tage

Digitized by Google

ausgezahlt, für Erkrankungsfälle eine eigene Kasse gebildet werden. Im Unvermögensfalle auswärtiger Arbeiter mußte, wenn Unterstützungen erforderlich wurden, die Gesellschaft hinzutreten. Wegen geringerer Vergehen konnte der Sektions-Ingenieur Geldstrafen, die an die Krankenkasse fielen, zum Belauf von 1 Rthlr. erkennen. Die Kosten der Bestrafung mußten von der Gesellschaft getragen werden. Marketendereien konnten nur mit Erlaubniß des Ober-Polizeibeamten des Distrikts und des Ober-Ingenieurs errichtet werden.

Während der Bau der Bahn im Laufe des Jahres 1843 auf der ganzen Bahnlinie mit der größten Thätigkeit betrieben wurde, konnten die Bahnhöfe an den Endpunkten nicht in Angriff genommen werden, weil über die Lage derselben die Kommunen sich nicht einigten und deshalb eine Feststellung nicht Statt finden konnte. Nach vielen Streitigkeiten erfolgte im Dezember die Allerhöchste Entscheidung über die Kieler Bahnhof-Anlage, unterm 3. Januar 1844 dagegen in Bezug auf die Lage des Altonaer Bahnhofes nachstehende Königl. Resolution:

Wir wollen, mit Rücksicht darauf, daß eine Vereinigung der verschiedenen Ansichten der städtischen Behörden in Altona über die Wahl des Platzes für den Altonaer Bahnhof, und mithin die nach Unserer Allerhöchsten Resolution vom 21. November v. J. zu bewirkende förmliche Zustimmung der gedachten Behörden zu dem von dem Ausschusse der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft am 11. Sept. v. J. gefaßten Beschlusse nicht vorliegt, so wie mit Rücksicht auf die, der Ausführung des von der Majorität des Magistrats der Stadt Altona gemachten Vorschlages, nach welchem der dortige Bahnhof auf dem sog. Magazinkamp anzulegen wäre, entgegenstehenden technischen Schwierigkeiten, nunmehr diese Angelegenheit dahin Allerhöchst entschieden haben, daß der Altonaer Bahnhof, nach Maaßgabe des dem vorgedachten Beschlusse des Ausschusses der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zum Grunde liegenden Planes, zwischen der Palmaille und der Mörkenstraße anzulegen und von der westlichen Grenze des Bahnhofes durch Gumpels Garten eine Fahrbahn bis an den Abhang, und von dort eine geneigte Ebene bis an den Quai der Elbe zu führen ist, jedoch unter den von den Altonaer Kämmerei-Bürgern in ihrer Eingabe vom 13. Dezember v. J. gestellten Bedingungen:

1. daß der früher projektirte Fahrweg durch den Gumpelschen Garten nach dem an der Elbe zu erbauenden Quai zur Ausführung gebracht;
2. daß eine Straße längs der östlichen Seite des Bahnhofes, zwischen der Palmaille und dem Grasweges, angelegt, und
3. daß gehörige Vorkehrungen getroffen werden, um das Halten der zur Beförderung von Personen und zum Transport von Sachen nach und von dem Bahnhofe bestimmten Wagen in der Palmaille und in den Nebenstraßen zu verhindern, daß dagegen auf dem Bahnhofsplatze für selbige eine Stelle angewiesen werde;

und mit der Bestimmung, daß es der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft obliegen werde, in Folge der durch die Anlage des Bahnhofes nothwendigen Abschließung des Grasweges, auf zweckmäßige Weise für die Anlegung eines anderen Kommunikationsweges Sorge zu tragen, sobald aus der Abschließung des Grasweges erhebliche Nachtheile für den öffentlichen Verkehr sich ergeben sollten.

Digitized by Google

Im Laufe des Jahres 1844 wurde der Bau der Bahn mit der größten Thätigkeit betrieben und in einer am 27. Juni gehaltenen General-Versammlung sowohl hierüber, als auch über die Verwaltung Bericht erstattet. Zugleich wurden in derselben mehrere gemachte Anträge auf Abänderung des Statuts berathen, und in Bezug auf die Direktion bestimmt, daß diese ihren Sitz in Altona habe und aus fünf Mitgliedern bestehe, von denen, außer dem Vorsitzenden, zwei in Altona und einer in Kiel wohnen müsse. — Die Anfrage des Königl. Kommissars vom 8. April desselben Jahres, in Gemäßheit eines Schreibens der Eisenbahn-Kommission vom 1. April, ob die Gesellschaft, mit Beziehung auf den §. 16. der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 und den §. 2. des Statuts, von dem ihr verliehenen Vorrechte in Betreff einer Zweigbahn von Neumünster nach Rendsburg Gebrauch machen wolle, wurde verneint, dagegen die Ausführung einem sich zu diesem Zwecke gebildeten Komité überlassen.

Schon früher, am 3. Januar, war mit dem Glückstadt-Elmshorner Zweigbahn-Komité ein Allerhöchst genehmigter Vertrag abgeschlossen, demzufolge die Altona-Kieler Eisenbahn-Direktion den Betrieb jener Bahn gegen Empfang eines verhältnißmäßig zum Ertrage bestimmten Theiles der Einnahme, sobald die letztere ein vorherbestimmtes Quantum überschreitet, übernimmt. (Siehe Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.)

Der Bau der Bahn war bis zum Juli 1844 so weit vorgeschritten, daß in diesem Monat bereits stellenweise Probefahrten gemacht, die Bahn selbst aber am 18. September dem Verkehr übergeben werden konnte, obgleich die Bahnhöfe an den Endpunkten noch nicht ganz vollendet waren. Sie erfreut sich seit dieser Zeit eines lebhaften Verkehrs, und stellt sich in Beziehung auf Rentabilität den deutschen Bahnen um so mehr an die Seite, als ihr, außer diesen günstigen Verkehrs-Verhältnissen, noch durch das Gesetz vom 10. Mai 1840 bedeutende Vergünstigungen zu Theil geworden sind, die nicht wenig dazu beigetragen haben, daß die erforderliche Bausumme nur niedrig geblieben ist. Die Betriebskosten werden aber ebenfalls dadurch vermindert werden, da die Zoll-Vergünstigungen auch auf den Betrieb ausgedehnt sind.

Zur Erleichterung der Reisen auf der Eisenbahn wurde unterm 1. Oktober 1844 durch Allerhöchstes Patent bestimmt:

„daß die Reisenden, welche auf der Eisenbahn zwischen Altona und Kiel befördert werden, von der im §. 36. der Verordnung vom 17. April 1811 vorgeschriebenen Visirung ihrer Pässe beim Passiren der Postlinie befreit sein sollen, und daß für die Bewohner der Stadt Hamburg und des Hamburger Gebiets, welche sich als solche genügend legitimiren können, hinsichtlich der Verpflichtung, sich mit Pässen zu versehen, bei der Benutzung der Eisenbahn und für die Dauer eines kurzen Aufenthalts derselben in den durch die Eisenbahn verbundenen Orten bis weiter die für Inländer geltenden Vorschriften zur Anwendung kommen sollen."

Um die Untersuchung der technischen Verhältnisse hat, wie bereits erwähnt, der Ingenieur Buck sich verdient gemacht, an dessen Stelle späterhin

Digitized by Google

der Baudirektor Henz aus Berlin trat, bald aber abging. Der Ober-Ingenieur Dietz, dem darauf die Leitung des Baues übertragen wurde, hat sich bei derselben als sehr tüchtig bewiesen und durch sein Wirken großen Ruhm erworben.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Bahn beginnt bei Altona auf einem am Elbstrande zwischen dem Judenthore und Meyers Kalkbrennerei zu erbauenden Quai, welcher 600 Fuß lang wird. Von hier aus führt eine geneigte Ebene in einer Steigung von 1 : 6½ auf das Plateau der Palmaille, und verbindet in einer stark gekrümmten Bahn, welche die Palmaille im Niveau kreuzt, den Elbquai mit dem Bahnhofe.

Der Bahnhof mit dem Hauptgebäude liegt zwischen der Palmaille und der Mörkenstraße, etwa 106 Fuß über ordinairer Fluthhöhe der Elbe, hat eine Länge von 1480 und eine Breite von 460 Fuß, einschließlich einer 60 Fuß breiten Parallelstraße an der östlichen Seite, mithin einen Flächeninhalt von 680800 Quadratfuß. Er befindet sich hart am Saume der Stadt und steht mit deren Hauptstraßen, der Elbstraße, Palmaille und Königsstraße, durch bequeme Zugänge in Verbindung. Ein gewundener Fahrweg führt von der Elbstraße zur Palmaille hinauf, überschreitet die geneigte Ebene mittelst einer Brücke und bildet eine zweite Verbindungslinie zwischen dem Elbquai und dem Bahnhofe.

Von letzterem aus läuft die Bahn westlich am Hahnenkamp vorbei, beschreibt links eine sanfte Krümmung und geht dann in gerader Linie bis nahe an das Dorf Langenfelde. Diese Richtung ist bedingt, indem der Blankeneser Höhenrücken, der hier ausläuft, östlich umgangen werden mußte. Von Langenfelde, welches einige Hundert Schritte östlich liegen bleibt, geht die Bahn links und dann in gerader Linie westlich an Eidelstedt und Halstenbeck vorbei nach Thesdorf. Bei Thesdorf kommt eine flache Biegung rechts, die beiden Arme der Pinnaue, zwischen Thesdorf und dem Fahltgehege einmal, und das andere Mal gleich nördlich hinter Pinneberg, werden gekreuzt und der westlichste Theil von Pinneberg wird berührt.

Hinter Pinneberg wendet sich die Linie etwas links, theils um nicht das Dorf Prisdorf zu durchschneiden, welches in der geraden Linie zwischen Pinneberg und Elmshorn liegt, theils um Uetersen möglichst nahe zu kommen.

Diese Richtung wird eingehalten bis nahe an den Bauerhof Tornesch bei Esingen, dem nächsten Punkte bei Uetersen.

Von Tornesch geht die Richtung in gerader Linie an der östlichen Seite der Haidmühle vorbei bis nahe vor Elmshorn, wo sie in einem flachen Bogen rechts auf Horst zubiegt. Diesem Dorfe führt sie östlich vorbei, nach Hackelshorn, und zieht sich in einem ziemlich starken Bogen rechts durch Heisterende zwischen Westerhorn und Osterhorn hindurch, läßt Siebeneckskröll und Glindsmoor westlich liegen, kreuzt die Bramaue in dem Dorfe Wrist, ¼ Meile östlich von Kellinghusen, und läuft dann westlich von Quarnstedt, Borstel, Brockstedt, Padenstedt und Wittorf, in einer geraden Linie von über 2½ Meilen

Digitized by Google

Länge, nach Neumünster. Weiter geht die Linie in gerader Richtung bis dicht vor den Einfelder-See, in einer Entfernung von 20—30 Ruthen von dem Chausseehause bei Einfeld und der Chaussee selbst, welche in einer Krümmung rechts, nahe an dem See, zwischen diesem und dem Doosenmoor im Niveau gekreuzt wird. Von hier zieht sich die Linie in einigen Krümmungen westlich am Doosenmoore hin, dreht sich dann rechts nach der Eiderkathe bei Reesdorf zu, macht vor der Eider einen großen Bogen links und kreuzt die Eider dicht an der Eiderkathe, welche östlich liegen bleibt.

In dem Eiderthale läuft die Linie in häufigen Krümmungen immer an der rechten Seite des Ufers hin, mitunter etwas weiter entfernt von der Eider, mitunter etwas näher an derselben, läßt das Dorf Techelsdorf östlich und das dazu gehörige kleine Gehege westlich liegen, geht zwischen dem Dorfe Groß-Flintbeck und der Mühle bei Voorde hindurch, westlich von den Dörfern Klein-Flintbeck und Meimersdorf, und macht am Schulensee, wo sie das Eiderthal verläßt, einen ziemlich starken Bogen nach Poppenbrügge zu. Vor diesem Dörfchen beginnt ein sehr großer Bogen mit 250 Ruthen Halbmesser, der erst neben Dorfgarten endigt.

Hier ist die mindest günstige Strecke der Bahn, eine Steigung von 1 : 200 in einer Krümmung von 250 Ruthen Radius und dem größten Einschnitte, der auf der ganzen Bahn vorkommt.

Hinter Dorfgarten folgt wiederum eine starke Krümmung rechts bis an das Stadtkloster bei Kiel. Von hier führt die Bahn in gerader Richtung nach dem Bahnhofe in Kiel, welcher von der Straße an der katholischen Kirche, dem Brauerschen Speicher, dem Sophienblatt und dem Hafen begrenzt wird.

Der für den Kieler Bahnhof gewählte Behrensche Platz ist ebensowohl dem städtischen Verkehr leicht zugänglich, als bequem für den Schiffahrtsverkehr, am Wasser belegen. Er nimmt eine Breite von 270 Fuß, eine Länge von 1300 Fuß ein, also einen Flächeninhalt von ungefähr 351000 Quadratfuß, und liegt 18 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserstande der Ostsee.

Als namentlich erwähnenswerth bei dieser Bahn ist, daß dieselbe unmittelbar von der Ostsee nach der Elbe führen wird, so daß unmittelbar an dem mit Schienen belegten Quai in Kiel die größten Schiffe in großer Anzahl laden und löschen können, und in Altona an der Elbe ebenso. Der Altonaer Quai bietet namentlich für Dampfschiffe den vortrefflichsten Anlegeplatz, und es ist bereits mit der Magdeburger Dampfschifffahrts-Kompagnie eine Verhandlung obschwebend, um die Magdeburger Dampfschiffe dort anlegen zu lassen, so wie dies ebenfalls mit der schon bestehenden Altona-Harburger Dampfschifffahrt künftig der Fall sein wird.

Außer den beiden Endstationen, Altona und Kiel, sind bei nachstehenden, an der Bahn belegenen Ortschaften Nebenstationen angelegt:

1. Pinneberg,
2. Tornesch bei Uetersen,
3. Elmshorn (Anschluß der Zweigbahn von Glückstadt),
4. Horst, 2 Meilen von Itzehoe,

Digitized by Google

5. Wrist, 7 Meilen von Altona und 7 Meilen von Kiel entfernt,
6. Neumünster,
7. Bordesholm.

Anhaltstellen für Güterzüge sind eingerichtet: in Stelling, Eidelstedt, Halstenbeck, Priesdorf, Dauenhof, Siebeneckskröll, Brockstedt, Padenstedt, Fohrde und Meimersdorf.

Die ganze Länge der Bahn beträgt vom Altonaer bis zum Kieler Bahnhofe 23135 Ruthen, oder 14 Meilen 133 Ruthen, die Meile zu 1643 Ruthen gerechnet.

c. Anlage- und Einrichtungs-Kapital.

Dem Rechnungsauszuge vom 30. April 1844 zufolge, waren bis dahin eingegangen:

An Aktien-Einzahlung . . . . . (auf 75 Aktien 5 Prozent, auf 2 Aktien 60 Prozent, auf 13747 Aktien 80 Prozent und auf 2250 Aktien 100 Prozent),	4,969706	Mark 4 ß
an Zinsen von ausgeliehenen Kapitalien	3836	„ 6 „
von der Kommune Kiel	146250	„ — „
an diversen Posten	3716	„ 12 „
zusammen	5,123509	Mark 6 ß

Verausgabt waren dagegen 3,912934 Mark 10 ß, nämlich:

An Expropriationen 231888 Mark 4 ß. (Im Ganzen beträgt der Voranschlag für die Expropriationen längs der Bahnlinie 248726 Mark 4 ß.) Außerdem waren am 30. April noch circa 45 bis 50000 Mark an Taxationen zurück. An den Endpunkten Altona und Kiel hatten noch keine Statt gefunden.

Der Bahnbau, nämlich die Erdarbeit, Pferde und Wagen, Chausseekreuzung, Brücken und Durchlässe, Feldsteine und Utensilien hatten 1,658426 Mark 12 ß gekostet. Die Voranschläge dazu betrugen 1,840170 Mark, so daß also noch 181743 Mark 4 ß zu verwenden sein würden.

Für den Oberbau, nämlich Schwellen, Schienen, Platten, Nägel, sind 1,334812 Mark 13 ß 3 pf. verausgabt, und es bleiben, da der Voranschlag dafür 1,633751 Mark 4 ß beträgt, noch 298938 Mark 6 ß 9 pf. zu verwenden.

Für Bahnhöfe sind 75874 Mark 14 ß in Ausgabe gebracht, für Transportmittel, Lokomotive, Personen- und Güterwagen, Tender, die zu 675000 Mark veranschlagt sind, 278639 Mark 12 ß 6 pf.

Für den Quai in Altona sind 30548 Mark 5 ß verausgabt. Veranschlagt ist derselbe, mit Einschluß der geneigten Ebene und dem Wege zum Quai, zu 186586 Mark 9 ß. Bei der beginnenden Ausführung dieses Bauwerks haben sich aber schon so viele Schwierigkeiten durch die Widerspenstigkeit und Veränderlichkeit des Bodens und die dadurch nothwendig werdenden bedeutenden Mauerwerke und Holzbegründungen gezeigt, daß ein vom Ingenieur Radford eingegebener neuer Anschlag die Summe von 295000 Mark

Digitized by Google

erreicht; hierzu sind noch für Gebäude, Maschinen und Oberbau 60000 Mark hinzuzufügen, wodurch der Voranschlag um reichlich 160000 Mark überschritten wird.

Unter den übrigen Ausgabeposten bemerken wir 84358 Mark 1 ß an Remunerationen und Gehalten, 104607 Mark 7 ß an Zinsen der Aktien, 19389 Mark 13 ß 6 pf. an Unkosten der Altonaer und Kieler Komité, 24452 Mark 5 ß 6 pf. an Vorarbeiten, 6955 Mark 8 ß Inventarium des Bureau's, 1995 Mark 4 ß an Druckkosten, 4668 Mark an Wasserkrähnen, Drehscheiben und Ausweichen, 21398 Mark 7 ß an Reisekosten, 20928 Mark 13 ß an allgemeinen Unkosten und 57 Mark 8 ß 6 pf. an die Arbeiter-Krankenkasse.

Die Hoffnung, mit 16000 Aktien zu reichen, obgleich der ursprüngliche Anschlag im Programm auf 18500 gestellt war, würde wahrscheinlich erfüllt worden sein, wenn nicht die Regierung Zoll-Lokale auf allen Bahnhöfen verlangt und wenn nicht ein auf eine unglückliche Art benutztes Versprechen des Königs die Gesellschaft gezwungen hätte, den Bahnhof in Kiel auf dem vorhin erwähnten Platze anzulegen, wo derselbe 100000 Spezies-thaler theurer zu stehen kommt, als wenn er auf einer von der Direktion vorgeschlagenen Stelle errichtet wäre. Die Gesellschafts-Behörden sollen Alles aufgeboten haben, um diese Ersparung eintreten zu lassen, aber — vergeblich. Die Anzahl der Aktien soll durch diese Erhöhung auf 17000 zu 100 Spezies-thaler (2,550000 Thlr. Preuß. Kour.) kommen, wodurch sich die Durchschnittskosten einer Meile zu 180000 Thlr. ergeben. Die Bahn stellt sich mithin dennoch unter die am billigsten in Deutschland ausgeführten.

d. Steigungsverhältnisse.

Die Steigungen der Bahn sind sehr günstig, wie aus nachstehender Tabelle hervorgeht:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Strecken.	Ganze Länge.	Länge in Ruthen.			Neigungsverhältniß.
		Ruthen.	horizontal.	steigend.	fallend.	
	Vom Bahnhofsgebäude in Altona					
1	— 9	59,5	59,5			1 : ∞
2	9— 39	292,8			292,8	1 : 184
3	39— 59	140,0			140,0	1 : 400
4	59— 73	199,0	199,0			1 : ∞
5	73— 99	250,2		250,2		1 : 400
6	99—100	10,0	10,0			1 : ∞
7	100—149	490,0			490,0	1 : 400
8	149—151	20,0	20,0			1 : ∞
9	151—169	180,0		180,0		1 : 400
10	169—186	170,0	170,0			1 : ∞
11	186—297	1108,6			1108,6	1 : 400
12	297—314	169,4		169,4		1 : 400
13	314—344	302,3			302,3	1 : 400
14	344—349	50,0		50,0		1 : 400

Digitized by Google

Laufende Nr.	Bezeichnung der Strecken.	Ganze Länge.	Länge in Ruthen.			Neigungsverhältniß.
		Ruthen.	horizontal.	steigend.	fallend.	
15	349— 353	40,0	40,0			1 : ∞
16	353— 369	160,0			160,0	1 : 400
17	369— 406	360,0		360,0		1 : 400
18	406— 445	390,8			390,8	1 : 400
19	445— 486	410,0		410,0		1 : 400
20	486— 496	95,8			95,8	1 : 400
21	496— 498	20,0	20,0			1 : ∞
22	498— 522	244,2		244,2		1 : 400
23	522— 526	40,0	40,0			1 : ∞
24	526— 546	200,0			200,0	1 : 400
25	546— 556	100,0	100,0			1 : ∞
26	556— 566	99,0		99,0		1 : 400
27	566— 585	191,0		191,0		1 : 800
28	585— 600	150,0		150,0		1 : 400
29	600— 608	80,0			80,0	1 : 561
30	608— 674	655,6			655,6	1 : 400
31	674— 679	52,0	52,0			1 : ∞
32	679— 684	51,0			51,0	1 : 400
33	684— 721	369,0	369,0			1 : ∞
34	721— 731	100,0		100,0		1 : 800
35	731— 751	200,0		200,0		1 : 400
36	751— 794	430,0	430,0			1 : ∞
37	794— 811	169,0		169,0		1 : 400
38	811— 818	68,9	68,9			1 : ∞
39	818— 830	120,0		120,0		1 : 400
40	830— 834	41,8	41,8			1 : ∞
41	834— 844	100,0		100,0		1 : 400
42	844— 889	450,0			450,0	1 : 400
43	889— 929	400,0	400,0			1 : ∞
44	929— 939	100,0		100,0		1 : 400
45	939— 949	100,0			100,0	1 : 400
46	949— 961	119,0			119,0	1 : 800
47	961— 983	221,0	221,0			1 : ∞
48	983— 996	130,0			130,0	1 : 400
49	996—1132	1360,0	1360,0			1 : ∞
50	1132—1142	100,0		100,0		1 : 400
51	1142—1145	30,0	30,0			1 : ∞
52	1145—1155	100,0			100,0	1 : 400
53	1155—1167	120,0	120,0			1 : ∞
54	1167—1187	200,0		200,0		1 : 600
55	1187—1205	180,0		180,0		1 : 800
56	1205—1225	200,0		200,0		1 : 1000
57	1225—1239	145,4		145,4		1 : 800
58	1239— 0	288,4		288,4		1 : 1000
59	0— 20	200,0		200,0		1 : 1600
60	20— 36	160,0		160,0		1 : 1000
61	36— 64	280,0	280,0			1 : ∞
62	64— 105	410,0		410,0		1 : 800
63	105— 130	250,0		250,0		1 : 1600
64	130— 150	200,0		200,0		1 : 800
65	150— 200	500,0		500,0		1 : 1600
66	200— 215	150,0	150,0			1 : ∞
67	215— 250	350,0		350,0		1 : 1600

Digitized by Google

Laufende Nr.	Bezeichnung der Strecken.	Ganze Länge.	Länge in Ruthen.			Neigungsverhältniß.
		Ruthen.	horizontal.	steigend.	fallend.	
68	250— 259	90,0	90,0			1 : ∞
69	259— 279	200,0		200,0		1 : 800
70	279— 299	200,0	200,0			1 : ∞
71	299— 317	180,0		180,0		1 : 800
72	317— 327	100,0	100,0			1 ; ∞
73	327— 370	421,6		421,6		1 : 400
74	370— 376	60,0	60,0			1 : ∞
75	376— 396	200,0		200,0		1 : 400
76	396— 417	210,0		210,0		1 : 600
77	417— 447	300,0		300,0		1 : 1200
78	447— 468	210,0		210,0		1 : 600
79	468— 488	200,5		205,5		1 : 3200
80	488— 502	141,0	141,0			1 : ∞
81	502— 516	146,2		146,2		1 : 400
82	516— 551	352,2	352,2			1 : ∞
83	551— 563	120,0		120,0		1 : 400
84	563— 600	366,7			366,7	1 : 400
85	600— 624	244,1		244,1		1 : 400
86	624— 634	97,2			97,2	1 : 400
87	634— 651	172,4			172,4	1 : 800
88	651— 702	520,6			520,6	1 : 400
89	702— 743	418,7		418,7		1 : 400
90	743— 762	186,2			186,2	1 : 800
91	762— 822	605,0			605,0	1 : 400
92	822— 840	182,8	182,8			1 : ∞
93	840— 850	100,0		100,0		1 : 400
94	850— 910	566,97			566,97	1 : 400
95	910— 922	120,0		120,0		1 : 400
96	922— 937	143,94			143,94	1 : 400
97	937— 955	203,24		203,24		1 : 1600
98	955— 970	144,26	144,26			1 : ∞
99	970— 997	263,72			263,72	1 : 800
100	997— 998	10,0			10,0	1 : 225
101	998—1041	416,47			416,47	1 : 200
102	1041—1053	117,3	117,3			1 : ∞
	zusammen	23134,5	5568,76	9350,94	8214,80	

5568 Ruthen sind also hiernach horizontal,
16847 : : 1 : 400 und
besseres Gefälle
bis 1 : 3200; nur
719 Ruthen haben
ein Gefälle von
resp. 1 : 184 und
1 : 200.

Die erstere Steigung von 1 : 184 liegt vor dem Altonaer Bahnhofe, die letztere von 1 : 200 vor Kiel, nach Dorfgarten zu.

Digitized by Google

e. Krümmungsverhältnisse.

Die Krümmungen der Bahn sind, im Vergleich mit andern Bahnen, nicht bedeutend. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 200 Ruthen oder 3200 Hamburger Fuß, und kommt nur ein einziges Mal vor, nämlich an der Eider, westlich von dem Dorfe Klein-Flintbeck. Derselbe wurde genommen, um den sehr sumpfigen Eiderwiesen möglichst auszuweichen. Die meisten Krümmungen haben einen Halbmesser von 400 Ruthen oder 6400 Hamburger Fuß.

Nachstehende Tabelle ergiebt hierüber das Nähere:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Strecken.	Ganze Länge.	Länge in Ruthen.		Krümmungs-Halbmesser in Ruthen.
		Ruthen.	Gerade Linie.	Krümmung.	
	Vom Bahnhofsgebäude in Altona				
1	— 27	225,3	225,3		
2	27— 30	36,5		36,5	400
3	30— 78	476,6	476,6		
4	78—109	302,6		302,6	400
5	109—100	1930,3	1930,3		
6	0— 5	55,4		55,4	400
7	5— 79	747,9	747,9		
8	79— 88	85,1		85,1	400
9	88—190	1017,4	1017,4		
10	190—203	129,2		129,2	400
11	203—330	1273,6	1273,6		
12	330—347	178,3		178,3	400
13	347—818	1658,6	1658,6		
14	818—849	311,8		311,8	400
15	849— 25	767,9	767,9		
16	25— 32	62,1		62,1	400
17	32—331	2988,9	2988,9		
18	331—346	156,6		156,6	400
19	346—333	3551,2	3551,2		
20	333—374	398,8		398,8	600
21	374—489	1147,7	1147,7		
22	489—512	233,3		233,3	400
23	512—522	110,0	110,0		
24	522—537	148,4		148,4	400
25	537—596	586,7	586,7		
26	596—611	154,1		154,1	400
27	611—634	227,2	227,2		
28	634—672	384,7		384,7	400
29	672—677	51,2	51,2		
30	677—692	157,1		157,1	400
31	692—706	139,4	139,4		
32	706—723	158,3		158,3	250
33	723—728	66,9	66,9		
34	728—735	74,0		74,0	400
35	735—752	166,2	166,2		
36	752—777	249,2		249,2	250
37	777—792	146,0	146,0		
38	792—803a	109,0		109,0	300
39	803a-822	200,9	200,9		

Digitized by Google

Laufende Nr.	Bezeichnung der Strecken.	Ganze Länge. Ruthen.	Länge in Ruthen. Gerade Linie.	Krümmung	Krümmungs-Halbmesser in Ruthen.
40	822— 827	52,8		52,8	400
41	827— 853	256,3	256,3		
42	853— 872	175,3		175,3	250
43	872— 874	14,9	14,9		
44	874— 888	136,3		136,3	200
45	888— 898	99,3	99,3		
46	898— 905	64,0		64,0	300
47	905— 910	50,8	50,8		
48	910— 937	263,9		263,9	250
49	937— 965	297,5	297,5		
50	965—1011	447,4		447,4	250
51	1011—1016	42,2	42,2		
52	1016—1040	240,6		240,6	250
53	1040—1053	127,8	127,8		
	zusammen	23134,5	18369,7	4764,8	

Die ganze Bahn besteht also

in gerader Linie aus 18369 Ruthen = 11 M. 296 R.
„ Krümmungen „ 4765 „ = 2 „ 148 „
Zusammen 14 M. 133 R.

also 74 Prozent gerade Linie und 26 Prozent Krümmungen.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Bei der Höhenlage ist im Allgemeinen der Grundsatz befolgt, die Bahn mehr auf Dämme als in Einschnitte zu legen. Ersteres ist bei weitem vorzuziehen; die Bahn liegt stets trockener und ist nicht dem Verschneien bei Schneegestöber so leicht ausgesetzt. Auch sind Dämme aus mehreren Gründen immer wohlfeiler herzustellen, als Einschnitte von derselben Tiefe. Das Planum und die sämmtlichen Brücken sind für zwei Geleise eingerichtet, und zwar im Ganzen in der Höhe der Oberkanten der Schienen zu 28 Fuß Breite. Der Raum zwischen beiden Geleisen, von der inneren Schienenkante des einen Geleises bis zur inneren Schienenkante des zweiten ist 6½ Fuß, die Spurweite beträgt 5 Fuß Hamburger Maaß (oder 4 Fuß 8½ Zoll Englisch), also doppelt 10 Fuß, von der inneren Schienen- bis zur Planumskante 5¾ Fuß, also zweimal 11½ Fuß. Durch diese Breite von 5¾ Fuß von der Schiene bis zur Planumskante gewinnt man den Vortheil, daß das äußere Rad eines durch irgend einen Umstand einmal aus dem Geleise geschobenen Wagens nicht eher die Böschungskante erreichen kann, bevor nicht auch das innere Rad die äußere Schiene überstiegen hat.

Was den Unterbau betrifft, so sind, um die Wirkung der Erschütterungen zu vermindern, die Böschungen der Dämme zweifüßig, die der Einschnitte, bei einer Tiefe derselben bis zu 12 Fuß, aber 1½füßig; bei tieferen Einschnitten als 12 Fuß sind die Böschungen ebenfalls zweifüßig, zum Theil auch 1¾füßig, um sie besser gegen das Einspülen des Regens und das

Digitized by Google

Zuwehen bei Schneegestöber zu schützen. Den Seitengräben in Einschnitten ist überall ein Gefälle gegeben worden, um das Wasser von dem Bahnkörper abzuführen. Die Sohle der Gräben ist mindestens 1 Fuß breit und wenigstens 3 Fuß unter der Oberkante der Schienen.

Es sind, nach dem Berichte der Direktion, 120480 Pott Erde bewegt worden. Der Boden ist meistens Sand, es finden sich aber auch bedeutende Strecken schweren Lehm- und Torfbodens. An mehreren Stellen traf man eine bedeutende Menge Steine, an anderen Moorgrund, der größtentheils auf Sand lag; nur in der Nähe der Eider fand hiervon eine Ausnahme Statt. Die größte vorkommende Moorstrecke ist das sogenannte Esinger Moor, welches so hoch liegt, daß es nach der Pinnaue hin abgewässert werden konnte.

Die zu überschreitenden Gewässer sind, außer den kleineren Wasserläufen: der Eidelstädter Mühlgraben, die Thesdorfer Aue, die beiden Arme der Pinnaue, die Prisdorfer Aue, die Krückaue, die Osterhorner- und die alte Aue, die Bramaue, die Hardebecker Aue, die Stör, die Schmale und die Eider.

Die Brücken und Durchlässe, mittelst deren die Gewässer überschritten werden, im Ganzen 333, sind nicht bedeutend; sie sind fast sämmtlich aus rauhem Mauerwerk mit Ziegelgewölben ausgeführt; einige aus Pfeilern von demselben Mauerwerke mit hölzernem Belag, um mehr innere Höhe zu gewinnen, einige ganz von Ziegelsteinen. Die Durchlässe sind sämmtlich von Granitsteinen erbaut. Die vorgefundenen Brücken sind beibehalten worden, da man die Dimensionen passend fand.

Die Bahn wird von 162 Wegen gekreuzt, wovon 139 im Niveau übergeführt, 21 mittelst Brücken unter der Bahn durchgeführt und 2 mittelst Brücken über die Bahn weggeführt werden. Außer mehreren Nebenlandstraßen hat auch die Kieler Chaussee, welche bei Einfeld im Niveau gekreuzt wird, auf eine Länge von 120 Ruthen verlegt werden müssen.

Der Oberbau der Bahn ist auf gleiche Weise in allen Sektionen ausgeführt worden, wobei die Erfahrungen, die man bei Anlagen anderer Bahnen Deutschlands und Englands gemacht hat, weislich benutzt sind. Es ruhen nämlich überall gewalzte, breitfüßige Vignoles-Schienen von 2¼ Zoll oberer, 3¾ Zoll unterer Breite, einer Höhe von 3¼ Zoll Englisch (die Yard ist 56 bis 58 Pfd. schwer), unmittelbar auf eichenen Querschwellen, die 2½ bis 3 Fuß im Mittel von einander auf ein fortlaufendes Kiesbett gelegt sind. Wo 2 Schienen zusammenstoßen, liegen eiserne Verbindungsplatten, durch welche zugleich die Befestigungsnägel gehen. Im Ganzen sind an 6600 Tons Schienen von der Rhymney-Kompagnie in Wales geliefert; auch die Platten und die Hakennägel sind aus England. Die Schwellen aus Eichenholz wurden aus Danzig und Bremervörde bezogen. Für den Oberbau, nämlich Schwellen, Schienen, Platten, Nägel, ist die Summe von 1,334812 Mark 13 ß 3 pf. ausgegeben.

Unter den Bauarbeiten waren nur wenige, die Schwierigkeiten machten. Von den Wasserbauwerken nennen wir hier nur den Elbquai nebst der

Digitized by Google

geneigten Ebene bei Altona, um die von der Elbe zu transportirenden Güter zum Bahnhofe zu bringen, statt des früher projektirten Tunnels; dann die Anlage des Kieler Bahnhofes, den Einschnitt bei Dorfgarden und die Legung der Bahn über die Meimersdorfer Wiesen.

Um den Quai bei Altona auszuführen, wurde der Strand hier um ein Bedeutendes erhöht. Mächtige Föhrenstämme wurden durch Rammen in den festen Sandboden des Elbufers die ganze Strecke entlang eingetrieben; 30000 Kubikfuß Sandsteine waren schon seit längerer Zeit angekauft und sind von sachverständigen Arbeitern zum Gebrauch zugerichtet. Der anhaltende Westwind, der, mit wenigen Ausnahmen, den ganzen Sommer 1844 hindurch wehete und das Wasser des Stromes in bedeutender Höhe hielt, erschwerte den Fortschritt dieses Bauwerks.

Auch bei der geneigten Ebene, die bei einer Steigung von 1 : 6½ auf das Plateau der Palmaille führt, waren manche Hindernisse zu überwinden. Senkungen des Erdreichs, so wie bedeutende Risse zeigten sich bald nachdem dieselbe in Angriff genommen war, und veranlaßten einen größeren Kostenaufwand. Zum Schutz der Böschungen ist unten am Strande eine aus Ziegelsteinen erbaute, 10 bis 17 Fuß dicke Mauer aufgeführt. Eine stehende Dampfmaschine wird die Güter hinauf und hinab befördern.

Ueber die geneigte Ebene führt (wie schon früher erwähnt) eine Brücke von Ziegelsteinen den Fahrweg von der Elbstraße nach der Palmaille und stellt so eine auf gewöhnliches Fuhrwerk zu benutzende Verbindung her. — Das Hauptgebäude auf dem Bahnhofe zu Altona ist mit der Front der Palmaille zugekehrt; die Länge der Front desselben mit den beiden Flügeln beträgt 210 Fuß, die Tiefe mit der Gallerie 120 Fuß. Der Grund ist hier überall ein sehr günstiger zu nennen, jedoch hat man das Fundament der Gebäude auf rauhen Granit gelegt. Die Gebäude sind von Ziegelsteinen aufgeführt und mit Schiefer aus England gedeckt.

Der Bahnhof in Kiel begreift einen Theil des Sophienblattes, einen Theil des Kieler Begräbnißplatzes der evangelisch-lutherischen Gemeinde. Zu der Aufführung des Dammes auf nicht sehr günstigem Terrain trägt die Kommune Kiel 8000 Spezies bei und übernimmt 3 Jahre nach der Ablieferung die Unterhaltung. Die Anlage eines stark geneigten Geleises vom Bahnhofe bis zum Hafen, so wie eines Dammes, der längs des Hafens und durch den Ausfluß des kleinen Kiels, 6 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserstande zum alten Wall führt, und endlich die Legung eines geneigten Geleises, das nach dem Maschinenhause, welches in der Nähe der katholischen Kirche erbaut werden soll, hinführt, machen diesen Theil des Bauwerks zu einem der kostspieligsten und theuersten.

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Eine stete Aufmerksamkeit und Umsicht erforderte die Anschaffung der Betriebswerke, da in diesen Gegenständen fast jeder Tag Verbesserungen und neue Erfindungen bringt. Die Lokomotive, 10 an der Zahl, sind zur Hälfte von Kilson, Thompson u. Hewitson in Leeds und zur Hälfte von R.

Digitized by Google

u. W. Hawthorn in Newcastle bezogen, die ersteren mit 13½ Zoll Zylindern, 20 Zoll Hub und 5½füßigen Treibrädern, die letzteren mit 15 Zoll Zylindern, 20 Zoll Hub und 6füßigen Treibrädern. Die Lokomotive kommen, frei auf den Bahnhof geliefert und gangbar, auf resp. 1415 und 1410 Lstr. zu stehen. Es sind für einen gewöhnlichen Passagierzug (von 40 Tons) als Maximum des Verbrauchs mit Anheizen 14½ Pfd. Coaks garantirt, bei einer Schnelligkeit von 30 engl. Meilen pro Zeitstunde, kaum der vierte Theil des vor Kurzem auf anderen Bahnen verbrauchten Quantums. Die direkt aus England bezogenen Coaks kommen mit allen Unkosten auf 18 ₰ Kour. pro 100 Pfd., und dieser Preis wird bei eigener Coaksbereitung noch eine Verminderung erfahren. Die Direktion gedenkt nämlich Coaksöfen in Wrist zu bauen. Für die zur Lokomotivfeuerung zu gebrauchenden Coaks ist, nach der Königl. Resolution vom 30. Dezember 1840, der Einfuhrzoll für Kohlen bis weiter zu 12 Rbßl. pro Tonne bestimmt worden, wovon 11 Rbßl. pro Tonne zurückerstattet werden.

Die sechsrädrigen Tender sind mit Wöhlert in Berlin zu 1100 Thlr. Preuß. Kour. kontrahirt.

An Wagen sind vorhanden:

1 Personenwagen I. Klasse,
9 " I. und II. Klasse,
4 " II. Klasse,
24 " III. "
12 achträdrige Güterwagen,
4 Post- und Gepäckwagen,
70 sechsrädrige Güter- und Viehtransportwagen.

Die Wagen sind bezogen von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie, von Zoller u. Pflug in Berlin, von Röhe u. Wienbarg in Altona und von Weißbach in Berlin.

In Bestellung sind noch gegeben:

6 Personenwagen in der empfehlenswerthen Fabrik von Röhe u. Wienbarg in Altona,
8 achträdrige Güterwagen in derselben Fabrik, und
20 vierrädrige Güterwagen bei Schweffel und Howald in Kiel.

Außerdem steht die Direktion in Begriff,

4 große Lokomotive, vorzugsweise für schwere Güterzüge,

zu bestellen.

Die Achsen und Räder für Personen- und Güterwagen, mit Ausnahme der von Schweffel u. Howaldt in Kiel gelieferten, aus England bezogen.

Auch die 6 Wasser-Reservoire und 1 Three through sind aus England, nämlich von H. Smith in Liverpool, geliefert, und nach dem letzteren die weiter erforderlichen auf der Karlshütte bei Rendsburg bestellt.

Die Ausweichen sind, mit einer Ausnahme, sämmtlich im Inlande, von Bolten in Ottensen, Schweffel u. Howaldt in Kiel und der Karlshütte angefertigt. — Auch die Wasserkrahn-Apparate wurden von Schweffel

Digitized by Google

u. Howaldt angefertigt. — Wöhlert in Berlin, Schweffel u. Howaldt und Holler haben Drehscheiben und Schlitten geliefert.

In Bezug auf den Betrieb wären noch die allgemeinen Anordnungen des am 1. Juli 1844 für die Altona-Kieler Eisenbahn erlassenen Zoll-Regulativs anzuführen.

Bei der Eigenthümlichkeit des Transports auf Eisenbahnen ist es nothwendig geworden, ein besonderes Regulativ über die zollamtliche Behandlung des Waaren- und Effekten-Transports auf der Altona-Kieler Eisenbahn zu erlassen.

Unter Aufrechthaltung der erforderlichen Kontrole, zur Vorbeugung und eventuellen Bestrafung von Uebertretungen zollgesetzlicher Vorschriften hinsichtlich der Ein-, Durch- und Ausfuhr von Waaren und Effekten, ergehen demnach, zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs, nachstehende Bestimmungen, deren Ergänzung und Schärfung nach Maaßgabe späterer Erfahrungen vorbehalten bleibt.

I. Allgemeine Anordnungen.

§. 1.

Die Altona-Kieler Eisenbahn wird in ihrer ganzen Ausdehnung, vom Bahnhofe in Altona an gerechnet, als innerhalb der Zollinie belegen betrachtet. Der Bahnhof in Altona bleibt zwar, in seiner abgeschlossenen Begrenzung, außerhalb jener Linie; indessen stehen auch auf diesem Bahnhofe die Transportmittel, sobald solche in Ladung genommen, imgleichen alle sonstigen, auf dem Bahnhofe befindlichen Räume und Lokale, zu allen Zeiten unter der Aufsicht des dort errichteten Königl. Zollamts.

§. 2.

Waaren und Effekten können von Altona aus, ohne vorgängige Zollberichtigung auf dem dortigen Bahnhofe, nur nach den Orten versendet werden, an welchen Bahn-Stationen angelegt sind. Nach den Anhaltestellen der Bahn sind lediglich solche Waaren und Effekten von Altona aus auf der Eisenbahn zu befördern, welche bei dem Zollamte auf dem Altonaer Bahnhofe nachgesehen, und für welche, insofern sie zollpflichtig sind, der Zoll daselbst berichtigt worden ist.

§. 3.

Auf den Stationsplätzen sind, nach Verständigung mit der Eisenbahngesellschaft und auf deren Kosten, die für die Zollrevision und Abfertigung nothwendigen Lokale und Räume veranstaltet, deren Erweiterung und Vermehrung erforderlichenfalls der Gesellschaft obliegt. Auch hat letztere für die Erleuchtung und Erwärmung der fraglichen Lokale zu sorgen.

§. 4.

Auf dem Bahnhofe zu Altona sind die Lokale, worin sich die berichtigten Waaren und Effekten, an den übrigen Stationsplätzen diejenigen, worin sich die unberichtigten Waaren und Effekten befinden, unter gemeinschaftlichem Verschluß des Zollamts und der Angestellten der Gesellschaft zu halten. Zu dem Ende werden diese Lokale auf Kosten der Gesellschaft mit zwei verschiedenen Schlössern versehen. Die Schlüssel des einen befinden sich in den Händen der Angestellten der Gesellschaft, die des anderen im Verwahrsam der Zollämter. Auf Anfordern des einen Theils hat der andere zu allen Zeiten den Requirenten nach dem Lokale zu begleiten und dasselbe zu öffnen, damit jedem Theil beliebig der Zugang möglich ist.

§. 5.

Alle revidirte und zollberichtigte Güter, sowohl Waaren als Passagier-Effekten, können in unverschlossenen Wagen transportirt werden.

Digitized by Google

§. 6.

Dagegen sind alle nicht revidirte und unberichtigte Passagier-Effekten, so wie alle unberichtigte, emballirte Waaren, in leicht und sicher verschließbaren Transportwagen (Koulissen-Wagen) fortzuschaffen. Nach dem amtlichen Ermessen der Zollbeamten mögen indessen solche Waaren, bei welchen eine allgemeine Revision als genügend erachtet wird, auch in solche Wagen verladen werden, die durch ein Presenning oder eine andere angemessene Bedeckung gesichert sind, und woran der Wagenverschluß nach der Verfügung vom 13. Sept. 1842, betreffend die zollamtliche Behandlung der Transitgüter auf der Altona-Kieler Straße bei Benutzung der Brückenwaage, in sichernder Weise vorgenommen werden kann. (Anlage A.) Eine Ausnahme hiervon findet nur hinsichtlich der auf der Eisenbahn transportirten Reisewagen der mit dem nämlichen Zuge reisenden Passagiere dahin Statt, daß solche, wenn nicht besondere Umstände ein anderes Verfahren nöthig machen sollten, mit dem darauf befindlichen Gepäck ohne Zollverschluß eingehen dürfen. Erst am Stationsplatze, wo der Reisende die Bahn verläßt, tritt dann die Zollberichtigung des Gepäcks und des Wagens ein, soweit solche gesetzlich erforderlich ist.

§. 7.

Die Koulissen-Wagen (§. 6.) sind auf Kosten der Eisenbahngesellschaft mit zwei verschiedenen Schlössern zu versehen. Die Schlüssel zu dem einen bleiben in den Händen der Angestellten der Gesellschaft, die des andern Schlosses behalten die Zollämter. Von den Schlüsseln sind so viele anzufertigen, daß auf jeder Station die erforderliche Anzahl beider Arten vorhanden ist.

§. 8.

Für die auf der Eisenbahn zu befördernden Postsachen ist von der Gesellschaft ein besonderer Wagen einzuräumen, dessen innere Einrichtung der näheren Verständigung der Zoll- und Postbeamten vorbehalten bleibt.

§. 9.

Sämmtliche Güterwagen sind mit festen, in die Augen fallenden Laufnummern zu versehen, so wie auch bei den Wagen, welche getrennte, besonders verschließbare Abtheilungen enthalten, diese Abtheilungen äußerlich durch Bezeichnung mit deutlichen Buchstaben zu unterscheiden sind. Imgleichen muß jeder Güterwagen vor der Benutzung leer gewogen und das Gewicht an demselben marquirt werden.

§. 10.

Passagier- und Güterwagen, so wie Lokomotive und Tender, dürfen von der Eisenbahnverwaltung nicht eher in Gebrauch genommen werden, als bis dieselben dem Vorstand des Zollamtes auf dem Altonaer Bahnhofe zur Besichtigung verstellt worden sind. Es steht ferner allen Zollbeamten an den Stationsorten frei, jederzeit die sämmtlichen Transportmittel, ihrer inneren Einrichtung nach, bei und nach ihrer Entladung zu revidiren.

§. 11.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Zollämtern an der Bahn, so wie den beiden Oberzollinspektoren im Herzogthum Holstein, von ihrem Fahrplane, so wie von Abänderungen desselben, bevor sie zur Ausführung gebracht werden, und zwar möglichst frühzeitig, Mittheilung zu machen.

§. 12.

Die in der Zollverordnung §§. 331. und 339. festgesetzten Geschäftsstunden werden rücksichtlich des Bahnverkehrs dahin erweitert, daß die Geschäftsstunden der Zollbeamten, solange nicht ganz besondere, das Zollinteresse gefährdende Inkonvenienzen

Digitized by Google

sich zeigen, mit den Geschäftsstunden der Angestellten der Gesellschaft übereinstimmend sein sollen.

§. 13.

Die Oberzollinspektoren in Holstein und die Vorstände der Stations-Zollämter können verfügen, daß die Wagenzüge zollamtlich zu begleiten sind. Die Eisenbahnverwaltung muß in solchem Falle der zollamtlichen Begleitung, auf der Hin- und Rückreise, unentgeltlich zweckmäßige Sitzplätze auf einem der Wagen, nach der Wahl des requirirenden Beamten, anweisen.

II. Spezielle Anordnungen.

1. Reise- und Passagiergut.

§. 14.

Als Reise- oder Passagiergut werden nur solche Effekten betrachtet, deren Besitzer mit demselben Bahnzuge reisen, welcher die Effekten befördert. Sie müssen sich ferner zur Aufnahme in die Passagier-Gepäckwagen eignen. Reise-Effekten ohne Begleitung des Besitzers gehören zum Frachtgut, können indeß, falls es verlangt wird, als Eilgut mit den Personenzügen befördert werden.

§. 15.

Sämmtliche von Altona aus mit der Eisenbahn zu befördernde Effekten eines Reisenden unterliegen in dem Zollamte des Bahnhofes der Zollrevision, nachdem solche von den Angestellten der Gesellschaft den Zollbeamten überliefert sind.

Wird die sofortige Zollberichtigung nicht gewünscht, oder ist sie der Zeit nach nicht ausführbar, so werden diese Effekten als unberichtigtes Passagiergut befördert. Verlangt der Reisende dagegen die Zollberichtigung seiner Effekten auf der Station in Altona, und hat er sich zu dem Ende frühzeitig genug vor Abgang des Zuges im Bahnhofe eingefunden, so meldet er sich mit seinem Güterzettel im Zollexpeditions- oder Visitir-Lokal des Bahnhofes, wo zu allen Geschäftsstunden Zollbeamte anwesend sein werden.

Wird bei der Visitation eine Zolldefraudation ermittelt, so treten die Vorschriften der allgemeinen Zollverordnung ein, und hat der Reisende in diesem Falle, außer den gesetzlichen Folgen, es sich selbst zuzuschreiben, wenn er mit dem zunächst bevorstehenden Zuge nicht befördert werden kann.

Diejenigen Reisenden, welche zollpflichtige Gegenstände in größerer Mannigfaltigkeit bei sich führen (Gewerbtreibende), müssen, wenn sie nicht zeitig genug vor Abgang des Zuges sich einstellen, es sich gefallen lassen, daß die Zollbeamten ihre Effekten hinsichtlich der Zollberichtigung zurückstellen, bis die Reisenden mit geringerem und einfacherem Gepäck abgefertigt sind.

Auf dem Altonaer Bahnhofe werden die Effekten derjenigen Passagiere, welche, nach Ausweis ihres Güterzettels, nach Anhaltestellen (wo sich kein Zollamt befindet [§. 2]) abgehen wollen, vorzugsweise expedirt werden.

§. 16.

Die Reise-Effekten, deren Zollberichtigung auf dem Altonaer Bahnhofe Statt gefunden hat, sind sofort nach geschehener Berichtigung von einem dortigen Zolloffizianten, an jedem Stück besonders, mit einem Zettel zu bekleben, welcher mit dem Worte „berichtigt" bedruckt ist und durch eine besondere Farbe kenntlich sein muß.

Sämmtliche zollberichtigte Reise-Effekten sind, getrennt von den unberichtigten, in einen der Gepäckwagen oder in eine besondere Abtheilung eines solchen, unter Zollaufsicht zu verpacken.

Digitized by Google

§. 17.

Diejenigen Reise-Effekten dagegen, welche auf dem Altonaer Bahnhofe nicht von der Zollbehörde nachgesehen und daselbst nicht berichtigt sind, werden in einen verschließbaren Wagen oder eine verschließbare Wagenabtheilung unter Zollaufsicht verpackt, und zwar in der Art, daß dieselben an den Bestimmungsorten leicht zu sondern sind. Nach geschehener Verpackung wird dieser Wagen oder diese Wagenabtheilung sowohl vom betreffenden Angestellten der Gesellschaft, als auch von einem Zollbeamten der Altonaer Station verschlossen und an den Stationsplätzen, den Umständen nach, Behufs Herausnahme des Gepäcks, geöffnet, so wie wiederum geschlossen.

Unmittelbar nach dem Abgange des Zuges beginnt die Nachsicht des unberichtigten Gepäcks der am Stationsplatze verbliebenen Reisenden, welche, unter Vorzeigung ihres Gepäckscheins (Güterzettels), ihre Effekten revidiren lassen und event. verzollen müssen.

Auf gleiche Weise wie auf dem Altonaer Bahnhofe wird es auf dem Kieler Bahnhofe gehalten.

§. 18.

Unberichtigte Reise-Effekten, die nach Anhaltestellen bestimmt sind, müssen stets resp. in dem Zollamte des Bahnhofes zu Altona oder auf dem Kieler Bahnhofe, vor Abgang des Zuges revidirt und, soweit solche abgabepflichtig sind, verzollt werden.

§. 19.

Jedesmal nach Abgang eines Zuges von Altona wird von Seiten der Bahnverwaltung dem Zollamte auf dem dortigen Bahnhofe ein Verzeichniß über sämmtliche, dem Packmeister überlieferte Passagier-Effekten, der Stückzahl nach, übergeben. Ueber die Stückzahl der mit jedem Bahnzuge von Altona an einem Stationsplatze angekommenen und daselbst abgegebenen Passagier-Effekten hat das Zollamt am betreffenden Stationsplatze dem Zollamte auf dem Bahnhofe in Altona eine Anzeige zu machen.

2. Post-Güter.

§. 20.

Die auf der Bahn in dem §. 8 erwähnten Wagen zu befördernden Post-Güter hat der den Zug begleitende Postbeamte an den einzelnen Stationsplätzen, nach der Postkarte, in Gegenwart der Stations-Zollbeamten an die beikommenden Stations-Postbeamten abzuliefern.

3. Fracht-Güter.

§. 21.

Fracht-Güter, welche von Altona aus auf der Eisenbahn befördert werden sollen, können, wenn sie zeitig genug dem Zollamte auf dem Bahnhofe, mit einem speziellen Inhaltsverzeichnisse zugeführt sind, dort nachgesehen und event. berichtigt werden.

§. 22.

Für solche zollberichtigte Waaren, welche vom Altonaer Bahnhofe abgehen, sind die desfälligen Frachtbriefe und Zolldokumente dem Packmeister, welcher den Zug begleitet, von der Bahnhofsverwaltung zu behändigen.

An dem Platze, wo die Güter von der Bahn abgehen, überliefert der Packmeister dem von der Gesellschaft auf dem Stationsplatze oder dem Anhalteorte Angestellten mit den zollberichtigten Gütern zugleich die erwähnten Dokumente.

Digitized by Google

§. 23.

Die von Altona aus auf der Eisenbahn zu versendenden unberichtigten Güter sind von dem beikommenden Angestellten der Gesellschaft bei dem Altonaer Stations-zollamt anzumelden, und dabei folgende Dokumente sofort nach der Ankunft der Waare auf dem Bahnhofe einzuliefern:

1) Sämmtliche Fracht- und Adreßbriefe.

Die Zollbeamten haben die richtige Fassung dieser Dokumente zu untersuchen, dieselben nöthigenfalls zur Berichtigung zurückzugeben, sonst aber zu stempeln und dem Expeditions-Bureau der Eisenbahnverwaltung zu überliefern, damit danach das Ladungs-Dokument für einen bestimmten Bahnzug angefertigt werden kann.

Jeder Fracht- oder Adreßbrief muß folgende Angaben enthalten:

a. Ort und Datum der Absendung;
b. Angabe, daß die Güter auf der Altona-Kieler Eisenbahn versandt werden sollen;
c. Anzahl der Kolli mit deren Zeichen und Nummern;
d. Gattung der Waaren;
e. Quantität derselben nach Bruttogewicht;
f. Bestimmungsort und Namen des Empfängers;
g. Namen des Absenders.

2) Die Ladungsverzeichnisse.

Diese sind im Expeditions-Bureau des Altonaer Bahnhofes anzufertigen und nach den verschiedenen Stationsplätzen, wohin die Waaren bestimmt sind, zu sondern.

Die Ladungsverzeichnisse sind **in duplo** im Stationsbureau einzuliefern, daselbst zu stempeln und mit Attestat der geschehenen Produzirung zu versehen.

Das eine Duplikat, welches die Stelle der Zollangabe (§. 58 der Zollverordnung vom 1. Mai 1838) vertritt, bleibt im Zollbureau, das zweite Exemplar, welchem das Attestat:

Produzirt Königliches Zollamt auf dem Bahnhofe zu Altona, den

(Unterschrift.) (L. S.) (Unterschrift.)

hinzuzufügen ist, wird an den betreffenden Angestellten der Gesellschaft zurückgegeben, welcher solches dem Packmeister einzuhändigen hat, damit es durch diesen dem Zuge als Zollbegleitschein folge.

§. 24.

Sämmtliche vom Stationszollamte an das Expeditions-Bureau der Eisenbahn zurückgegebene Frachtbriefe, die nach einem und demselben Stationsplatze abgehen sollen, werden in Ein Kouvert geschlagen, zollamtlich versiegelt und, gehörig bezeichnet, in Verbindung mit dem Ladungsverzeichnisse für denselben Stationsplatz, dem den Zug begleitenden Packmeister eingehändigt.

§. 25.

Sobald der Wagenzug auf einem Stationsplatze anlangt, hat der Packmeister das für diesen Ort bestimmte Ladungsverzeichniß mit den dazu gehörenden versiegelten Frachtbriefen an den für den dortigen Bahnhof von der Gesellschaft Angestellten abzugeben und die im Ladungsverzeichnisse benannten Güter abladen zu lassen, worauf diese sofort unter Zollaufsicht gestellt und nach Abgang des Zuges, in Gemäßheit der von dem auf dem Bahnhof Angestellten dem Zollbeamten zu übergebenden Frachtbriefe mit Ladungsverzeichniß, zollamtlich behandelt werden.

Nach dem Umfange der Versendung muß, auf Verlangen des Zollamts auf dem Bahnhofe zu Altona, für jede Station ein besonderer Güterwagen gepackt werden,

Digitized by Google

der, zur Wahrnehmung des zollamtlich Erforderlichen, an der Station von dem weiter gehenden Zuge abgelöst wird.

§. 26.

Zur Ausfuhr bestimmte zollpflichtige Güter sind vor deren Annahme auf der Eisenbahn vom Absender zu verzollen, und mit den vorgeschriebenen Zolldokumenten nebst Frachtbriefen dem betreffenden Angestellten der Gesellschaft zu behändigen.

Von diesem werden die Dokumente nebst den Waaren dem Packmeister des Zuges zur Ablieferung an die Angestellten der Gesellschaft und an die Zollbeamten des Bestimmungsortes übergeben. Das dortige Zollamt hat die Richtigkeit der Zolldokumente in der allgemein vorgeschriebenen Weise zu prüfen.

Die zu Altona ankommenden zollfreien Gegenstände sind von dem Zollamt des dortigen Bahnhofes, in Gemäßheit des §. 104 der provisorischen Dienst-Instruktion vom 11. Dezember 1838, nach Aufgabe der Bahnverwaltung, zu verzeichnen.

In Ansehung der Ertheilung von Rück- und Ausfuhr-Attesten ist es nach den allgemeinen Zollanordnungen und dem Patent vom 13. Dezember 1843, betreffend die der Stadt Altona und dem Flecken Wandsbeck zustehenden Zollbegünstigungen, zu verhalten.

§. 27.

Auch bei Anhaltestellen können zur Ausfuhr bestimmte Gegenstände, namentlich Vieh, auf die Bahn gebracht werden, wenn die Zollmeldung und event. Zollerlegung durch desfällige, dem Packmeister zu überliefernde Dokumente nachgewiesen wird. Diese letzteren sind mit den übrigen Bescheinigungen an den Zollbeamten am Stationsplatze in Altona abzuliefern.

§. 28.

Hinsichtlich der Versendungen von einem Stationsplatze des Binnenlandes zum andern wird es nach Maaßgabe der allgemeinen gesetzlichen Vorschrift wegen des Binnenverkehrs gehalten.

4. Strafen.

§. 29.

Die in der Zollverordnung vom 1. Mai 1838 und späteren zollgesetzlichen Erlassen vorgeschriebenen Strafbestimmungen kommen auch bei dem Waaren- und Fracht-Transport auf der Eisenbahn in der Art zur Anwendung, daß wegen Unrichtigkeiten in den Ladungsverzeichnissen, so wie in den, Namens der Eisenbahngesellschaft zu übergebenden Zolldeklarationen, Derjenige zunächst in Anspruch genommen wird, welcher jene Dokumente unterzeichnet hat.

In Ansehung der mit den Passagier-Effekten begangenen Defraudationen oder Kontraventionen findet ein Strafanspruch gegen die Angestellten der Gesellschaft nur in dem Falle Statt, wenn dieselben an der Defraude oder Kontravention Theil genommen haben.

Für die von Angestellten der Eisenbahngesellschaft verwirkten Geldstrafen, Zollgefälle und Kosten hat die genannte Gesellschaft zu haften. Für Geldstrafen, Zollgefälle und Kosten, in welche die auf der Eisenbahn reisenden Personen, in Veranlassung der Effekten, welche dieselben bei sich führen, verurtheilt werden, liegt der Eisenbahngesellschaft eine unmittelbare Vertretungsverbindlichkeit nicht ob.

Uebertretungen dieses Regulativs werden, insofern sie, ihrer Beschaffenheit nach, nicht die Strafe der Defraude nach sich ziehen können, mit Geldstrafen von 1 bis 16 Rthlr. oder 30 ß bis 10 Thlr. Kour. geahndet.

Digitized by Google

Angestellte der Gesellschaft dagegen, die einer Zolldefraude oder groben Ordnungswidrigkeit überwiesen werden, sind auf Verlangen des beikommenden Ober-Zollinspektors aus dem Dienste der Gesellschaft sofort zu entlassen.

Wonach ein Jeder, den es angeht, sich zu achten hat.

Kopenhagen, den 1. Juli 1844.

Königl. General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium.

Bluhme.

Garlieb. Francke. W. C. E. Sponneck.

Kühl.

Anlage A.

Verfügung, betreffend die zollamtliche Behandlung der Transitgüter auf der Altona-Kieler Straße bei Benutzung der Brückenwaage.

Bei der zollamtlichen Behandlung der zum unmittelbaren Durchgang bestimmten, auf der Altona-Kieler Straße (§. 4 der Bekanntmachung vom 4. Dezember 1838) eingehenden Transitgüter ist es, unter Anwendung der Brückenwaage und des Wagenverschlusses, nach folgenden Bestimmungen bis weiter zu verhalten.

§. 1.

Hinsichtlich der Gewichtsermittelung und Stempelung der Frachtwagen, welche zu solchen Waarentransporten benutzt werden sollen, dient die Bestimmung des §. 5 der Bekanntmachung vom 4. Dezember 1838, betreffend die erforderlichen Kontrol-Anordnungen für die zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmten Waarentransporte, zur Nachachtung, und es haben die Führer über das ermittelte Gewicht des leeren Wagens, durch das vorgeschriebene Dokument, welches sie zu ihrer Legitimation stets bei sich führen müssen, sich auszuweisen.

§. 2.

Das Grenzzollamt zu Langenfelde hat zu erwägen und zu bestimmen, ob die vorgeführten Frachtwagen so eingerichtet sind, daß ein sichernder Zollverschluß sich anbringen lasse; so wie in welcher Weise der Wagenverschluß zweckmäßig anzulegen.

§. 3.

Die zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmten Waarentransporte müssen von Fracht- und Adreßbriefen begleitet sein, welche enthalten:

a. Ort und Datum der Absendung;
b. Namen des Waarenführers;
c. Anzahl der Kolli, so wie deren Zeichen und Nummer;
d. Gattung der Waaren;
e. Menge derselben nach Bruttogewicht;
f. Bestimmungsort und Namen des Empfängers;
g. Namen des Absenders (vergl. Bekanntmachung vom 20. Juni 1839).

§. 4.

Sofort nach Ankunft der Waaren an dem Grenzzollamte zu Langenfelde sind diese Dokumente auf dem dortigen Zollkomtoir abzuliefern, und wird auf den Grund derselben die Zolldeklaration ausgestellt, welche auf Verlangen von dem Zollamt unentgeltlich zu entwerfen ist. Den Waarenführern soll es jedoch, zur Beschleunigung ihrer zollamtlichen Abfertigung, unbenommen sein, zugleich mit den Fracht- und Adreßbriefen, ein nach diesen ausgefertigtes Ladungsverzeichniß **in duplo** auf dem Zollkomtoir abzugeben. Behufs der Anfertigung solcher Verzeichnisse, bei deren

Digitized by Google

Vorhandensein die Ausfertigung der Angabe im Zollkomtoir unterbleibt, werden den Beikommenden auf Verlangen gedruckte Formulare vom Grenzzollamte zu Langenfelde verabfolgt werden. Von diesen Verzeichnissen ist das eine Exemplar auf dem Zollkomtoir mit der Unterschrift des Waarenführers zu versehen, das zweite Exemplar vertritt die Stelle des Zollpassirzettels (Zollbegleitscheins), und wird nach beendigter Revision und nachdem die zollamtliche Attestation u. s. w. hinzugefügt worden, dem Waarenführer zurückgegeben.

§. 5.

Nach ausgestellter Deklaration tritt die Zollrevision ein; diese geschieht, nach dem amtlichen Ermessen des Grenzzollamts zu Langenfelde, unter Vorbehalt spezieller Nachsicht in Verdachtsfällen, entweder durch Ermittelung des Gewichts auf der Brückenwaage, oder durch Abladen und Nachwägen der einzelnen Kolli's.

§. 6.

Die Benutzung der Brückenwaage kann erwartet werden, wenn die Ladung aus solchen Waaren besteht, die durch die Visitirstange oder sonst **brevi manu** und ohne Umstände revidirt werden können und bei welchen eine allgemeine Revision als genügend angesehen wird, als namentlich bei:

Kaffee (in Säcken, Kisten und Foustagen), Zucker (roher Zucker), Tabaksblätter, Rauchtabak, Cigarren ꝛc., Reiß, Pflaumen, Rosinen, Korinthen, Apfelsinen und Orangen aller Art; Kakao, Mandeln, Pfeffer, Piment, Ingber, Thee, Färbeholz (in Stücken, geraspelt, geschnitten), Salz, Heringe, Thran, Pech, Wolle, Lichte, Wein in Foustagen, Hefen (Gäst) und anderen ähnlichen Waaren von einer Gattung.

§. 7.

Auch dann, wenn die Gesammtladung nicht aus solchen Waaren als den genannten, sondern nur der größte Theil der Ladung aus leicht zu revidirenden Waaren besteht, kann, nach zollamtlichem Ermessen, zur Abkürzung des Verfahrens, für diesen letzten Theil die Brückenwaage benutzt werden, wenn bei Zuladung des Wagens darauf gesehen wird, daß die anderen, der Abladung zur speziellen Behandlung zu unterziehenden Verschläge obenauf zu liegen kommen, oder so aufgeladen sind, daß sie, ohne ganz abzuladen, vom Wagen genommen werden können.

§. 8.

Sind die deklarirten Waaren nicht von einer Gattung (§. 6), oder ist der Inhalt der Verschläge nicht so angegeben, daß eventualiter die Einfuhrzoll-Erlegung danach geschehen könnte, und nicht **brevi manu** konstatirt werden kann, z. B. Inhaltsangaben, wie „Wollenwaaren, Baumwollenwaaren, Manufakturwaaren, kurze Waaren ꝛc.", so müssen diese Verschläge vom Wagen abgeladen, speziell verwogen, umschnürt und stückweise unter Zollverschluß gesetzt werden.

§. 9.

Die zu einem Waarentransport der vorgedachten Art gehörenden sämmtlichen Fracht- oder Adreßbriefe sind in einem zollamtlich zu versiegelnden Kouvert mit der Aufschrift:

> Hierin Frachtbriefe des Fuhrmanns **N. N.** aus **N. N.** von Nr. 1 bis Nr. .... inkl. zur Langenfelder Zollexpedition Nr. vom (Datum) gehörig,

dem Waarenführer bei der schließlichen Abfertigung zugleich mit dem Zollpassirzettel (Zollbegleitschein) zu übergeben.

§. 10.

Bei den, durch die mitfolgenden Dokumente, Fracht- und Adreßbriefe nebst Ladungsverzeichnissen (§. 4) als Eilgüter legitimirt werdenden Waarentransporten ist

Digitized by Google

ein gleiches Expeditionsverfahren zu beobachten, deren Abfertigung jedoch auf Verlangen auch außer der gesetzlichen Expeditionszeit beim Grenzzollamt in Langenfelde zu gewärtigen.

§. 11.

Wenn bei Benutzung der Brückenwaage eine größere Genauigkeit als circa 4 Prozent plus oder minus zwischen dem Befunde und dem in den Fracht- und Adreßbriefen deklarirten Gesammtgewicht der Ladung nicht zu erreichen ist, so bleibt es in solchen, so wie in anderen Fällen größerer Gewichtsdifferenzen, dem Zollamte zu Langenfelde überlassen, die spezielle Verwägung der einzelnen Verschläge in Anwendung zu bringen, und erst dann, wenn durch dieses spezielle Nachwägen ein Gewichtsunterschied um mehr als 4 Prozent sich herausstellt, ist das gesetzliche Strafverfahren hinsichtlich der unrichtig deklarirten Verschläge einzuleiten.

§. 12.

Bei der, mittelst Kollegialverfügung vom 26. Januar 1839 bestimmten, Vergütung an die Zollarbeitsleute für Ab- und Aufladen der Frachtgüter, welche stückweise gewogen werden, behält es bis weiter sein Verbleiben; für die Hülfeleistung bei Benutzung der Brückenwaage und bei Anlegung des Wagenschlusses, ist dagegen von dem Frachtführer für jeden Wagen nicht mehr als ¼ Rbthlr. oder 15 ß Kour. an die genannten Arbeitsleute zu erlegen.

§. 13.

Der Waarenführer ist, bei Vermeidung der gesetzlichen Strafe, dafür verantwortlich, daß der Zollverschluß, entweder des ganzen Wagens oder der einzelnen Kolli nicht verletzt werde. Er ist verpflichtet, unterwegs, auf der Strecke von Langenfelde nach Kiel, jedem ihn im Transport betreffenden Zollbeamten auf Verlangen alle Auskunft über seine Ladung zu ertheilen und demselben seine Zolldokumente, nebst dem versiegelten Kouvert mit Fracht- und Adreßbriefen zu übergeben.

Will der Zollbeamte eine Revision des Transports vornehmen, so muß er denselben auf das nächste Zollamt begleiten und sie dort beschaffen. Ohne zureichende Gründe, welche vorkommenden Falls dem nächsten Zollamte auf der Route und wo die Revision geschieht, ausführlich darzulegen sind, ist selbige soviel thunlich zu vermeiden, jedenfalls aber dabei mit Umsicht zu verfahren und der Transport nicht ungebührlich aufzuhalten.

Der inquirirende Zollbeamte hat das Resultat der Revision unterwegs, entweder auf dem Passirzettel oder im Kouvert der Frachtbriefe, mittelst einer separaten Einlage, so wie den dadurch veranlaßten Aufenthalt zu bemerken, auch das Zollamt in Kiel mittelst der gedachten Bemerkung von irgend obwaltenden Umständen zu benachrichtigen. Das Kouvert mit den Frachtbriefen ist stets dem Waarenführer versiegelt zurückzugeben.

§. 14.

Bei den Waarentransporten unter Wagenverschluß kann eine Zollbegleitung, welche unentgeltlich ist und keine Zögerung verursacht, jederzeit eintreten. Kein Waarentransport unter Wagenverschluß darf auf der Straße von Langenfelde nach Kiel länger als höchstens zwei Nächte unterweges sein, und nur in Ortschaften, welche unmittelbar an der Chaussee liegen, sein Nachtquartier nehmen.

§. 15.

Am Ende der Altona-Kieler Chaussee, in der Nähe der Stadt Kiel, haben die Waarenführer ihren Weg über das Sophienblatt und die Klinke, direkt nach dem Königlichen Zollamte an der Schiffbrücke zu nehmen. Mit den Waarentransporten darf nirgends in der Stadt eingekehrt werden, so wie auch den Waaren-

Digitized by Google

führern nicht gestattet ist, damit die Nacht über vor ihren Wohnungen oder an anderen Orten in der Stadt, außer auf der Schiffbrücke, halten zu lassen. Für die etwaige Bewachung der Wagen während der Nacht auf dem letztgenannten Platze haben die Waarenführer selbst Sorge zu tragen; das Zollwesen übernimmt desfalls keine Verpflichtung.

§. 16.

Bei der Ankunft am Kieler Zollamte während der gesetzlichen Expeditionszeit, in andern Fällen beim Beginn derselben, hat der Waarenführer sofort seinen (seine) Passirzettel nebst dem versiegelten Kouvert mit den Fracht- und Adreßbriefen auf dem Zollamt abzuliefern.

§. 17.

Von dem expedirenden Zollbeamten in Kiel ist der eventuelle Wagen- oder Kolli-Verschluß genau zu untersuchen und zu prüfen. Die weitere Revision wird, unter Zugrundelegung des Langenfelder Passirzettels, in der Art vorgenommen, wie der Waarentransport zu Langenfelde zollamtlich abgefertigt worden, wobei in verdächtigen Fällen die spezielle Nachwägung eines jeden einzelnen Kolli's nicht ausgeschlossen ist. In dieser Beziehung dient die Bestimmung des §. 24 der Zollverordnung zur Richtschnur.

§. 18.

Nach beschaffter Revision und desfalls abgegebener Attestation ist der Landtransport der Transitgüter auf der Altona-Kieler Straße als beendigt anzusehen, und bei weiterer Versendung der Transitgüter kommt das dafür vorgeschriebene gesetzliche Expeditionsverfahren zur Anwendung.

§. 19.

Im Uebrigen wird in der zollamtlichen Behandlung der Verzollungs- oder sogenannten Bürgergüter durch vorstehende Bestimmungen nichts verändert. Sind solche Güter zugleich mit den zum Durchgang bestimmten Gütern auf einem Frachtwagen verladen, welches in Ansehung der nach Kiel bestimmten Waaren bis weiter ausnahmsweise gestattet sein mag, so tritt bei denselben das in der Zollverordnung vorgeschriebene Expeditionsverfahren ein. Das Zollamt zu Langenfelde hat über dergleichen Güter jedoch separate Zolldeklarationen und Zollpassirzettel, in Grundlage der darüber separat einzuliefernden Fracht- und Adreßbriefe, auszufertigen und desfalls in vorkommenden Fällen auf den Zolldokumenten über die Hauptladung Erforderliches zu bemerken.

Kopenhagen, den 13. September 1842.

Königl. General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium.

Das Bahnpolizei-Reglement erschien am 27. Juli 1844 in 49 Paragraphen, woraus wir Folgendes als besonders bemerkenswerth bezeichnen: Die Reisenden dürfen nicht eingeschlossen werden, die Wagen sollen aber mit doppelten, nur von Außen zu öffnenden Verschlußeinrichtungen versehen sein. Die Gesellschaft soll ein möglichst einfaches Signalsystem, wozu auch Telegraphen gehören, einrichten. Die Signale müssen so beschaffen sein, daß sie auch bei sehr frühen und späten Stunden im Dunkeln anwendbar sind. Die Fahrten auf der Bahn sind regelmäßig festzusetzen; nur ungünstige Witterung u. s. w. macht eine Ausnahme. Die Uhren, die auf allen Bahnhöfen sich vorfinden müssen, sollen nach der Uhr des Altonaer Observatoriums gestellt werden. Die höchste erlaubte Schnelligkeit soll, mit Ausnahme des Aufenthalts, bei Tage 10 Minuten, bei Fahrten im Dunkeln (Sommers 1 Stunde, Winters ¼ Stunde nach Sonnenuntergang) 15 Minuten die Meile betragen.

Digitized by Google

Leicht entzündbare Gegenstände sollen bei Personenzügen gar nicht, bei Güterzügen nur in bedeckten Wagen, und dann immer im hintersten Wagen des Zuges, befördert werden. Das Publikum muß den Anordnungen der auf der Bahn und den Bahnhöfen angestellten, uniformirten Beamten unweigerlich Folge leisten.

Die Einrichtung des Betriebes hat der Ober-Ingenieur übernommen. Der Betriebsbeamten-Etat besteht, außer dem Geschäftsbureau, dem Bevollmächtigten und Betriebs-Ingenieur, aus:

1 Bahn-Ingenieur,
10 Ober- und etwa
112 Bahnwärtern,
1 Geschäftsführer in Kiel,
3 Bahnhofsverwaltern,
5 Bahnhofsaufsehern,
6 Schirrmeistern,
2 Portiers,
4 Wächtern,
2 Billeteurs,
1 beeidigten Stempler,
2 Güter- und
2 Gepäck-Expediteuren,
4 Bodenmeistern,
16 Packern,
12 Kofferträgern,
2 Fahrknechten,
3 Briefboten,
1 Güterprokureur,
1 Maschinenmeister,
6 Lokomotivführern,
6 Feuerleuten,
2 Vormännern in der Reparatur-Werkstätte,
2 Oberschaffnern,
4 Packmeistern,
16 Schaffnern,

Zusammen 226 Mann.

Daß hierin Veränderungen leicht vorkommen können, ist sehr möglich, da erst die Erfahrung die Hinlänglichkeit der Anzahl in den verschiedenen Branchen zeigen wird.

Was das Betriebs-Reglement und alles dahin Gehörige anbelangt, so sind die neuesten Einrichtungen auf deutschen Eisenbahnen von dazu fähigen Männern in Augenschein genommen, um danach das Zweckmäßige und Zeitgemäße für die Bahn festzustellen. Der Betriebs-Etat, ingleichen die Tarife für Personenfahrt, Passagiergepäck, Eilgüter, Frachttaxen u. s. w., sind vom Könige bestätigt.

Digitized by Google

b. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Die Passagierbeförderung auf regelmäßigen Zügen begann am 9. September 1844, obwohl die feierliche Eröffnung der Bahn erst am 19. September Statt fand. Die Beförderung von Frachtgütern und die Einnahme für Ueberfracht nahm am letztgenannten Tage ihren Anfang.

Die Einnahmen von dieser Beförderung waren nun:

vom 9. bis ult. September . . .	39851	Mark	15½ ß
im Oktober	49847	;	12½ ;
; November	40430	;	13 ;
; Dezember	36318	;	5½ ;
Gesammteinnahme vom 9. Sept. bis ult. Dez.	166448	Mark	14½ ß

Ueber die muthmaßlichen Einnahmen, so wie über den Ertrag der Bahn, spricht sich ein Artikel in der Vossischen Zeitung, aus beachtungswerther Quelle, welcher sich die Berichtigung früher ausgesprochener Irrthümer zum Ziel setzt, wie folgt, aus:

„In der Beilage zur Berlinischen Zeitung vom 7. Dezember ist ein Aufsatz, welcher zu zeigen beabsichtigt, daß die Altona-Kieler Eisenbahn den Aktionären im günstigsten Fall eine Dividende von 2½ Prozent für 1845 gewähren dürfte. Die Berechnung, auf welche sich dieses Resultat stützt, ist, wie folgt:

Einnahme für Passagiere im Oktober, Nov.		61672	Mark,
; Dezember .		20000	;
; Januar . .		15000	;
; Februar . .		15000	;
; März . . .		20000	;
; April . . .		30000	;
; Mai . . .		50000	;
; Juni . . .		50000	;
; Juli . . .		50000	;
; August . .		60000	;
; September .		40000	;
		411672	Mark.
für Waaren, nach der seitherigen Erfahrung		180440	;
		592112	Mark.
Betriebskosten aller Art	400000 Mark,		
Zinsen 2½ Prozent . .	173437 ;		
Reservefonds	20000 ;	593437	Mark.

Um zu diesem Facit zu gelangen, hat sich der Verfasser geirrt, und man ist versucht, anzunehmen, daß er sich absichtlich geirrt hat. Die Einnahme im September gehört nicht mehr zu den muthmaßlichen, sondern zu denen, die sich bereits mit Bestimmtheit veranschlagen lassen, denn die Bahn wurde im September schon befahren. Vom 15. September bis zum 30. September, 15 Tage, (1 Tag war gratis), wurden eingenommen 26000 Mark — macht für 30 Tage 52000 Mark — wenn man unberücksichtigt lassen will,

Digitized by Google

daß die letzten zwei Wochen dieses Monats die schlechtesten desselben sind, da bis zum 15. September alle Badegäste Kiel verlassen zu haben pflegen. Er hat sich also für September um 12000 Mark erweislich geirrt, und für die anderen 5 besten Monate wollen wir annehmen, daß es in Folge davon unwillkürlich um eben so viel geschah. Die Mehr-Einnahme in den genannten 6 Monaten würde sich dann, zu 2000 Mark gerechnet, auf 72000 Mark belaufen, was etwas über 1 Prozent beträgt. Nach der Darstellung eines Referenten, der nicht zu den Gönnern der Bahn zu zählen ist, würde also die „Christian VIII. Ostseebahn" im ersten Jahre 3½ Prozent abwerfen. Uns erscheint dieses an und für sich gar nicht übel, indessen haben wir doch noch eine bessere Meinung.

In einem Bericht im Altonaer Merkur vom Ende Oktober wurden die Betriebskosten aller Art nach authentischen Mittheilungen angegeben mit 6000 Mark pro Woche, oder pro Jahr 343200 Mark,

für den Reservefonds geben wir zu 20000 :

zusammen 363200 Mark,

obige Berechnung zeigt dagegen 420000 :

mithin abermals eine Differenz von 56800 Mark,

zu Gunsten der Einträglichkeit der Bahn, oder circa ¾ Prozent. Vorläufig möchten wir nun der Berechnung im Altonaer Merkur mehr Glauben schenken, und die darin erwähnte Summe um so vertrauungsvoller als hinreichend annehmen, als sie höchst wahrscheinlich geringer ausfallen dürfte, da die Altona-Kieler Bahn den Betrieb der beiden Zweigbahnen, von Glückstadt nach Elmshorn und von Neumünster nach Rendsburg, übernommen hat. Die vorstehend nachgewiesene Dividende von 3½ Prozent, vermehrt durch die ¾ Prozent, schwillt also bereits an zu 4¼ Prozent, aber die bestehenden Verhältnisse veranlassen uns, uns auch mit diesen noch nicht zu begnügen. Die Einnahmen, auf welche der Bericht des Nicht-Gönners basirt ist, wurden zu einer Zeit gemacht, wo weder Chausseen nach den Zwischenstationen, noch Zweigbahnen existiren; ist es daher wohl wahrscheinlich, daß, sobald Chausseen und Zweigbahnen fertig sind, diese Einnahmen dieselben bleiben werden? Von Frachtgütern haben die Fuhrleute bis jetzt über die Hälfte fortgeschafft, zu ihrem eigenen, bedeutenden Schaden; ist es wohl wahrscheinlich, daß diese Konkurrenz lange bestehen wird? Von Hamburg-Altona nach der Ostsee über Kiel per Eisenbahn kosten Güter 3½ ß und 6 ß pro 100 Pfund, über Lübeck per Fuhre 20 ß, über Rendsburg per Eisenbahn 9 ß, zu Wasser per Kanal bedeutend mehr, bei mehrwöchentlichem Aufenthalt. Ist es daher wohl wahrscheinlich, daß das, was von dem Hamburg-Altonaer Waarenverkehr Lübeck oder Rendsburg seither berührt hat, sich mit der Zeit der Eisenbahn nicht zuwenden wird? Wir sind der Meinung, wir sind vollkommen berechtigt, auf alle drei Fragen zu antworten, daß das Eine so unwahrscheinlich ist als das Andere, und glauben daher ganz mäßig zu sein, wenn wir annehmen, daß die Personen-Frequenz wenigstens um ¾ größer sein wird, als der erwähnte Bericht angiebt; daß der Waarentransport, gering angeschlagen, auf das Doppelte anwachsen muß. Die Bilanz würde dann, wie folgt, ausfallen:

Digitized by Google

Einnahme:	für Personen statt 411672 Mark			686120 Mark,	
	„ Waaren „ 180446 „			360880 „	
				1,047000 Mark.	
Ausgabe:	Betriebskosten . 343200 Mark,				
	Reservefonds . 20000 „				
Zinsen auf 6,750000 Mark 10½ Proz.			683437 „	1,046637 Mark.	

Um unsere Meinung aber ganz auszusprechen, müssen wir noch beifügen, daß, nach unserer Ueberzeugung, die Bahn weit besser als 10 Prozent rentiren muß, sobald Alles vollendet ist, wozu die Aussichten in naher Ferne liegen. Der mehrerwähnte Bericht giebt an die muthmaßliche Einnahme im September mit 40000 Mark, im Januar mit 15000 Mark; im September war sie aber 52000 Mark, und vom 1. bis 18. Januar, also in 18 Tagen, 13148 Mark für Personen, und mithin war der von uns angenommene Mehr-Ertrag von ⅓ beinahe schon ohne Chausseen und ohne Zweigbahnen erreicht. Berücksichtigt man aber, daß Dänemark, Norwegen, Schweden, Rußland auf der einen Seite, der größte Theil von Deutschland ꝛc. auf der andern Seite für diese Richtung auf diese einzige Bahn hingewiesen sind; daß Kiel Badeort und Hamburg-Altona die Endpunkte derselben sind: so erscheint ein Verkehr von 150000 Personen, welche die ganze Länge der Bahn hin und her benutzen werden, sehr klein, diese aber nur zu 5 Mark (dritte Klasse) veranschlagt, würden, in Verbindung mit dem gewöhnlichen, nothwendigen Landesverkehr, allein die Bahn zu einer der einträglichsten machen.

In unserer obigen Bilanz berechneten wir den Waarentransport auf das Doppelte des seitherigen der Eisenbahn; damit nehmen wir indessen nur an, wie er seither war, die von Fuhrleuten beförderten Waaren eingeschlossen. Wir sind aber überzeugt, daß durch die Waaren, welche sie von Lübeck abwenden und von Rendsburg der Bahn zuwenden werden, der Verkehr in sich auf das Doppelte mit der Zeit erwachsen muß, und also der seitherige Verkehr der Eisenbahn sich bis zum Viersachen zu erheben die gegründetsten Aussichten hat."

i. Fahrordnung, Tarif.

Täglich gehen 2 Personen- (Post-) Züge von und nach Altona und Kiel und ein Güterzug. Letzterer dient zugleich als Zwischenzug, indem er Abends von Kiel und von Altona nach Neumünster abgeht, dort übernachtet, und Morgens von dort nach Altona und Kiel abfährt, um allen Bauernverkehr nach den Endpunkten aufzunehmen. Für die Personenzüge sind 3 Stunden reglementirt, und da der Aufenthalt 28 Minuten im Ganzen beträgt, so machen die 14 Meilen 133 Ruthen, auf 2 Stunden 32 Minuten vertheilt, etwa 5½ Meilen in einer Stunde.

A. Personenzüge.

Die Personenzüge befördern:

1. Personen in der ersten, zweiten und dritten Wagenklasse;
2. Passagiergepäck;
3. Equipagen;
4. Eilfracht.

Digitized by Google

Fahrpreis

in Schillingen Kourant für eine Person.

Von	Nach Altona.			Nach Pinneberg.			Nach Tornesch.			Nach Elmshorn.			Nach Horst.			Nach Wrist.			Nach Neumünster.			Nach Bordesholm.			Nach Kiel.		
	Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Altona	—	—	—	18	12	6	27	18	9	36	24	12	45	30	15	63	42	21	90	60	30	102	68	34	120	80	40
Pinneberg	18	12	6	—	—	—	9	6	3	18	12	6	27	18	9	45	30	15	72	48	24	84	56	28	102	68	34
Tornesch	27	18	9	9	6	3	—	—	—	9	6	3	18	12	6	36	24	12	63	42	21	75	50	25	93	62	31
Elmshorn	36	24	12	18	12	6	9	6	3	—	—	—	9	6	3	27	18	9	54	36	18	66	44	22	84	56	28
Horst	45	30	15	27	18	9	18	12	6	9	6	3	—	—	—	18	9	6	45	30	15	57	38	19	75	50	25
Wrist	63	42	21	45	30	15	36	24	12	27	18	9	18	9	6	—	—	—	27	18	9	39	26	13	57	38	19
Neumünster	90	60	30	72	48	24	63	42	21	54	36	18	45	30	15	27	18	9	—	—	—	12	8	4	30	20	10
Bordesholm	102	68	34	84	56	28	75	50	25	66	44	22	57	38	19	39	26	13	12	8	4	—	—	—	18	12	6
Kiel	120	80	40	102	68	34	93	62	31	84	56	28	75	50	25	57	38	19	30	20	10	18	12	6	—	—	—

Außerdem können Passagiere befördert werden von und nach den Anhaltepunkten: Stelling, Eidelstedt, Halstenbeck, Priesdorf, Siebeneckskröll, Brockstedt, Padenstedt, Boorde und Meimersdorf, jedoch nur mit den Güterzügen, wofür von Stationen zu den nächsten Anhaltepunkten und umgekehrt, oder von Anhaltepunkten zu Anhaltepunkten Billets zur dritten Wagenklasse zu resp. 2 und 4 Schillingen ausgegeben werden. Zur zweiten Wagenklasse müssen für jede Person zwei solcher Billets gelöst werden.

Digitized by Google

Bestimmungen.

1. Kinder unter zwei Jahren sind frei, Kinder bis zu 12 Jahren zahlen in der ersten und zweiten Klasse den Tarif um eine Klasse niedriger, und in der dritten Klasse können 2 Kinder auf 1 Billet mitgenommen werden.

2. Familien über 3 Personen können auf die Fahrpreise einen Rabatt von 25 Proz. in Anspruch nehmen, wenn das Familienhaupt sich wenigstens ½ Stunde vor der Abfahrt eines Zuges in Altona beim Bevollmächtigten, in Kiel beim Geschäftsführer, auf den Zwischenstationen beim Bahnhofverwalter deshalb meldet.

3. Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können nicht belegt werden. Dagegen werden die Koupé's erster Klasse zu 4 Personen, zweiter Klasse zu 8 und dritter Klasse zu 10 Personen nach einem Bestimmungsorte, aber nur bis ½ Stunde vor Abgang eines Zuges ausgegeben.

Wer ein ganzes Koupé nimmt, kann einige Personen über die Billetzahl darin unentgeltlich mitnehmen.

4. Sichtlich kranke oder trunkene Personen, oder solche, welche durch ihre Nachbarschaft oder durch ungebührliches Betragen den Mitreisenden augenscheinlich lästig fallen, können zur Mit- resp. Weiterreise (mit Verlust des gezahlten Fahrgeldes) nicht zugelassen werden.

5. Es werden auch Billets für später abgehende bestimmte Züge ausgegeben. Jeder Passagier muß seinen Platz im Wagen eingenommen haben, bevor der Zug sich in Bewegung setzt.

Bezahltes Fahrgeld wird unter keiner Bedingung zurückerstattet, mit Ausnahme der sub 9 angegebenen Fälle.

Auf den Zwischenstationen werden die Billets nicht unbedingt, sondern nur unter dem Vorbehalte verkauft, daß noch unbesetzte Plätze vorhanden sind, wofür jedoch möglichst Sorge getragen wird.

6. Das Fahrbillet ist nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig, und der Empfänger hat sofort zu prüfen, ob solches auf die bestimmte Fahrt lautet. Spätere Reklamationen werden nicht berücksichtigt.

Das Fahrbillet muß der Passagier bei sich führen und jederzeit zur Revision bereit halten.

Wer ohne Billet oder mit einem unrichtigen Billet gefunden wird, hat das Fahrgeld auf die ganze Länge der Fahrt für den Platz, auf welchem er sich befindet, unbedingt nachzuerlegen, und wird nach Befinden auf der Bahn ausgesetzt.

7. Umtausch von Billets findet gar nicht Statt; dagegen wird den Inhabern von Billets zweiter und dritter Klasse, unter Zukauf von Billets dritter Klasse für dieselbe Fahrt, gestattet, in der ersten und zweiten Wagenklasse zu fahren, indem dann diese beiden Billets zusammen für das Billet höherer Klasse gelten. Die Billets höherer Klasse können auch nach Belieben des Reisenden für die niederen Klassen benutzt werden, wenn Platz da ist.

Digitized by Google

8. Hunde können gegen Lösung eines Hundebillets nur in den Räumen mitgenommen werden, die der Schaffner dazu anweist, jedoch ohne irgend eine Garantie.

9. Beim Ausfallen einer ganzen Fahrt wird das volle Passagiergeld, bei Unterbrechung einer Fahrt ein verhältnißmäßiger Theil desselben zurückbezahlt. Anderweitige Ansprüche finden wegen unterbliebener oder unterbrochener Fahrt nicht Statt, falls der Gesellschaft keine Schuld bei der Unterbrechung der Fahrt zur Last fällt.

10. Die Reisenden müssen unweigerlich die von den Angestellten ihnen angewiesenen Plätze einnehmen und sich während der Fahrt allen Anordnungen derselben fügen.

11. Tabakrauchen ist nur in den dazu bestimmten Räumen erlaubt.

2. Gepäck-Beförderung.

1. Jeder Passagier hat für sich an Reisegepäck 50 Pfund frei, und es begründet das Zusammenpacken für mehrere Personen in ein Kollo keinen Anspruch auf mehr als 50 Pfund Freigewicht für diese Personen zusammen.

2. Kleine Gegenstände können, soweit es ohne Belästigung der Reisenden möglich ist, unter den Wagensitzen unter Aufsicht des Fahrenden ohne weitere Garantie mitgenommen werden.

3. Das Passagiergepäck, als Koffer, Mäntelsäcke u. s. w., muß eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, unter Vorzeigung des Fahrbillets, in die Passagiergepäck-Expedition abgeliefert und die etwaige Ueberfracht berichtigt werden. Auf Mitnahme des späterhin eingelieferten Gepäcks hat der Reisende kein Recht; jedoch sind die Angestellten angewiesen, dasselbe anzunehmen, sobald die Betriebsordnung nicht dadurch gestört wird.

4. Bei Einlieferung dieses ordnungsmäßig gelieferten Gepäcks wird das betreffende Fahrbillet gestempelt und eine Bescheinigung als Garantieschein ertheilt, welcher indessen nur für die bezeichnete Fahrt und die darauf folgenden 24 Stunden Gültigkeit hat, nach dieser Zeit aber ungültig wird. Es erfolgt nur gegen dessen Rückgabe die Auslieferung des Gepäckes am Bestimmungsorte. Jeder Reisende hat daher diesen Garantieschein sorgfältig zu verwahren, indem das darin bezeichnete Gepäck den Vorzeiger des Scheins gegen dessen Zurückgabe ohne alle Prüfung seiner Legitimation ausgeliefert, und dadurch die Gesellschaft von jedem weiteren Anspruche befreit wird.

Wer seinen Garantieschein vorzulegen außer Stande ist, erhält das beanspruchte Gepäck nur gegen ausreichende Legitimation und Sicherstellung der Gesellschaft wegen aller etwaigen Ansprüche dritter Personen.

Ueberfracht über die frei zu befördernden 50 Pfund wird nach folgendem Tarif erhoben und steigt von 10 zu 10 Pfund.

In Schill. für 1—10 Pfd.	Altona.	Elmshorn.	Wrist.	Neumünster.	Kiel.
Altona	—	1	2	3	4
Elmshorn . . .	1	—	1	2	3
Wrist	2	1	—	1	2
Neumünster . . .	3	2	1	—	1
Kiel	4	3	2	1	—

Digitized by Google

5. Das die Zolllinie passirende Gepäck ist der im Bahnhof Altona fungirenden Zollbehörde vorzuzeigen. Es besteht über die Behandlung desselben ein besonderes, diesem Reglement angehängtes Zollreglement.

6. Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt des ihr zur Mitnahme übergebenen Gepäcks. Insbesondere hat der Eigenthümer den Schaden, der etwa durch mangelhafte Emballage entsteht, allein zu tragen. Diejenigen feuergefährlichen Gegenstände, welche bei den Frachtgütern nicht mitgenommen werden dürfen, werden eben so wenig als Passagiergepäck befördert; eben so bleiben Flüssigkeiten, Glas und dergleichen, wodurch Beschädigungen herbeigeführt werden können, von der Mitnahme als Passagiergepäck ausgeschlossen; sollten dennoch diese Gegenstände von Reisenden zur Beförderung übergeben sein, so sind diese für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich.

7. Nach Einhändigung des Garantiescheins haftet die Gesellschaft für Verlust, für Feuerschaden und für trockene Ablieferung.

8. Für Passagiergepäck, welches 24 Stunden nach der Ankunft am Bestimmungsorte nicht abgeholt ist, hört jede Garantie, so wie die Gültigkeit des betreffenden Garantiescheins (4.) auf.

9. Auf allen Stationen sind verpflichtete Kofferträger angestellt, welche zu allen Handleistungen auf den Bahnhöfen, so wie zum Transport des Gepäcks von und nach dem Bahnhofe gegen den auf jedem Bahnhofe ausgehängten Tarif bereit sein müssen. Sie sind mit einer Nummer und mit der Bezeichnung „Kofferträger" an der Mütze versehen, müssen ihre, den Tarif enthaltende Instruktion bei sich führen und auf Verlangen dieselbe jederzeit vorzeigen.

10. Für Fuhrwerk an den Endpunkten, welches nach einem bestimmten Tarif, der in jedem Fuhrwerk vorhanden sein muß, die Reisenden mit ihren Effekten befördert, wird Sorge getragen werden.

11. Zurückgebliebene Gegenstände können sogleich bei den Bahnhofverwaltern, wo sie von den betreffenden Angestellten eingeliefert werden müssen, von den Eigenthümern gegen genügende Legitimation in Empfang genommen werden; später ist in Altona im Hauptbureau Nachfrage zu halten. Die nicht abgeforderten Sachen werden nach Verlauf von drei Monaten dem Altonaer Obergericht zur Wahrnehmung des ferneren Verfahrens überliefert.

Gemeinschaftliche Bestimmungen.

1. Die eigene Sicherstellung des Publikums erheischt die genaue Befolgung nachfolgender Vorsichtsmaaßregeln, die dringend empfohlen werden.

a. Früh genug die Plätze nach Anweisung der Schaffner einzunehmen, und dabei, so wie beim Aussteigen den Anordnungen derselben Gehör zu geben.

b. Sobald der Wagen sich in Bewegung gesetzt hat, keinen weiteren Versuch zum Einsteigen zu machen oder dazu behülflich zu sein, auch den Platz während der Fahrt nicht zu verlassen.

c. Während der Fahrt sich nicht aus den Fenstern zu lehnen.

Digitized by Google

d. Nicht eher die Wagen zu verlassen, als bis der Zug völlig stillsteht, auch die Wagenthüren nicht selbst zu öffnen, sondern zu warten, bis dies durch die Angestellten der Gesellschaft geschehen ist.

e. Auf den Bahnhöfen in den abgegrenzten Räumen, entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen zu bleiben, und den Bahnhof in keiner andern als der vorgeschriebenen Richtung zu betreten und zu verlassen.

f. Bei etwa vorkommenden Störungen in der Fahrt sich ruhig zu verhalten, nur auf Ersuchen der Schaffner den Wagen zu verlassen, so wie überhaupt den bescheidenen Anforderungen der Angestellten Folge zu leisten.

2. Die Annahme von Trinkgeldern ist allen Angestellten streng untersagt.

3. Jede Beschwerde über einen Angestellten, so wie die Anzeige wegen Uebertheuerung der Kofferträger, Droschkenkutscher und Omnibusführer ist in das auf jedem Bahnhofe ausliegende Beschwerdebuch mit Angabe des Namens, Standes und Ortes, wohin der Reisende beschieden sein will, einzutragen und wird dankend entgegengenommen. Die Bahnhofverwalter sind angewiesen, jederzeit Auskunft zu ertheilen, wie und wann der Beschwerdeführer von dem Resultate der Untersuchung durch die Direktion Nachricht erhalten kann, wenn er es nicht vorzieht, seine Beschwerde der Direktion schriftlich mitzutheilen.

Betreffen die Beschwerden das Dienstpersonal, so ist die Mützen-Nummer und wo möglich der Name desjenigen, über welchen Beschwerde geführt wird, anzugeben.

3. Beförderung von Equipagen.

1. Die zu befördernden Fuhrwerke zerfallen in 3 Klassen:
   a. Reise-Equipagen,
   b. leichtes 4rädriges Fuhrwerk,
   c. leichtes 2rädriges Fuhrwerk und Schlitten,

und werden zu nachstehendem Tarif befördert:

Digitized by Google

(In Mark und Schillingen.)

Von		nach Altona.	Pinneberg.	Tornesch.	Elmshorn.	Horst.	Weist.	Neumünster.	Bordesholm.	Kiel.
Altona	a)	—	4 —	6 —	8 —	10 —	14 —	20 —	24 —	28 —
	b)	—	3 —	4 —	6 —	7 —	10 —	15 —	18 —	21 —
	c)	—	2 —	3 —	4 —	5 —	7 —	10 —	12 —	14 —
Pinneberg	a)	4 —	— —	4 —	4 —	6 —	10 —	16 —	20 —	24 —
	b)	3 —	— —	3 —	3 —	4 —	7 —	12 —	15 —	18 —
	c)	2 —	— —	2 —	2 —	3 —	5 —	8 —	10 —	12 —
Tornesch	a)	6 —	4 —	— —	4 —	4 —	8 —	14 —	18 —	22 —
	b)	4 —	3 —	— —	3 —	3 —	6 —	10 —	13 —	16 —
	c)	3 —	2 —	— —	2 —	2 —	4 —	7 —	9 —	11 —
Elmshorn	a)	8 —	4 —	4 —	— —	4 —	6 —	12 —	16 —	20 —
	b)	6 —	3 —	3 —	— —	3 —	4 —	9 —	12 —	15 —
	c)	4 —	3 —	2 —	— —	2 —	3 —	6 —	8 —	10 —
Horst	a)	10 —	6 —	4 —	4 —	— —	4 —	10 —	14 —	18 —
	b)	7 —	4 —	3 —	3 —	— —	3 —	7 —	10 —	13 —
	c)	5 —	3 —	2 —	2 —	— —	2 —	5 —	7 —	9 —
Weist	a)	14 —	10 —	8 —	6 —	4 —	— —	6 —	10 —	14 —
	b)	10 —	7 —	6 —	4 —	3 —	— —	4 —	7 —	10 —
	c)	7 —	5 —	4 —	3 —	2 —	— —	3 —	5 —	7 —
Neumünster	a)	20 —	16 —	14 —	12 —	10 —	6 —	— —	4 —	8 —
	b)	15 —	12 —	10 —	9 —	7 —	4 —	— —	3 —	6 —
	c)	10 —	8 —	7 —	6 —	5 —	3 —	— —	2 —	4 —
Bordesholm	a)	24 —	20 —	18 —	16 —	14 —	10 —	4 —	— —	6 —
	b)	18 —	15 —	13 —	12 —	10 —	7 —	3 —	— —	4 —
	c)	12 —	10 —	9 —	8 —	7 —	5 —	2 —	— —	3 —
Kiel	a)	28 —	24 —	22 —	20 —	18 —	14 —	8 —	6 —	— —
	b)	21 —	18 —	16 —	15 —	13 —	10 —	6 —	4 —	— —
	c)	14 —	12 —	11 —	10 —	9 —	7 —	4 —	3 —	— —

2. Personen, welche in ihren eigenen Wagen fahren wollen, haben Fahrbillets zweiter Klasse, und auf dem Bocke sitzende Personen Fahrbillets dritter Klasse zu lösen. Auch haben dieselben die Vorschriften wie die anderen Passagiere zu befolgen und sind derselben Kontrole unterworfen.

Digitized by Google

3. Die Equipagen und Fuhrwerke müssen in Altona und Kiel mindestens 1 Stunde vor Abgang des Dampfwagenzuges auf dem Bahnhofe, unter Vorzeigung des gelösten Billets, abgeliefert werden. Auf den Zwischenstationen kann die Beförderung nur dann zugesichert werden, wenn die Equipagen 24 Stunden vorher angemeldet werden.

4. Auf Verlangen wird jeder Wagen an den Endpunkten abgeholt und weggebracht für den Preis von 16 Schillingen Kour., jedoch muß die Abholung drei Stunden vor Abgang des Zuges angezeigt werden.

4. Eilgut.

1. Alle Eilgüter werden mit Personenzügen befördert.
2. Für Eilgut wird die Fracht nach folgendem Tarif bezahlt.

Fahrtaxe für Eilgüter. (A.)

(In Schillingen für 100 Pfund.)

Von	nach Altona.	Pinneberg.	Tornesch.	Elmshorn.	Horst.	Wrist.	Neumünster.	Bordesholm.	Kiel.
Altona	—	3	4	5	6	8	11	13	15
Pinneberg . . .	3	—	2	3	4	6	9	11	13
Tornesch	4	2	—	2	3	5	8	10	12
Elmshorn	5	3	2	—	2	4	7	9	11
Horst	6	4	3	2	—	3	6	8	10
Wrist	8	6	5	4	3	—	4	6	8
Neumünster . .	11	9	8	7	6	4	—	3	5
Bordesholm . .	13	11	10	9	8	6	3	—	3
Kiel	15	13	12	11	10	8	5	3	—

3. Alle Eilgüter müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges herbeigebracht werden, mit Frachtbrief versehen.

Die Angestellten sind angewiesen, die Ablieferung der Eilgüter sobald als thunlich nach Ankunft der Züge zu bewerkstelligen.

B. Güterzüge.

1. Die Dauer der Fahrt der Güterzüge ist zwischen Altona und Neumünster $2\frac{1}{2}$ bis 4 Stunden, zwischen Kiel und Neumünster 1 bis $1\frac{1}{2}$ Stunde.

Anm. An den Anhaltestellen Stelling, Eidelstedt, Halstenbeck, Prisdorf, Dannhof, Siebeneichen, Bockstedt, Voorde und Meimersdorf wird nur angehalten, wenn Passagiere oder Güter aufzunehmen oder abzusetzen sind, und es wird das Passagiergeld mit 6 Schill. für die zweite Klasse und 3 Schill. für die dritte Klasse à Meile erhoben; jedoch in abgerundeten Beträgen von 2 zu 2 Schill. können an den Anhaltestellen nur Billets bis zur nächsten Station gelöst werden und dort für die weitere Fahrt.

2. Mit Ausnahme von Passagieren erster Wagenklasse und von Eilgütern, wird alles übrige zu Befördernde mit den Güterzügen befördert.

3. Die Fahrpreise für Personen sind:

Digitized by Google

für die zweite und dritte Klasse wie bei den Personenzügen.

Anm. Für die Personenbeförderung mit den Güterzügen gelten überhaupt dieselben Vorschriften wie für die Personenzüge.

4. Auch für das Passagiergepäck auf den Güterzügen gelten die bei den Personenzügen vorgeschriebenen Bestimmungen. Jedoch wird bemerkt, daß das Passagiergepäck der auf den Anhaltepunkten Zutretenden am Ende der Fahrt gewogen und etwaige Ueberfracht vor der Auslieferung berichtigt wird. In solchem Falle wird kein Gepäckschein dem Fahrenden übergeben.

2. Frachtgut-Beförderung.

Fahrtaxe für Frachtgüter. (B)

(In Schillingen für 100 Pfund.)

Von	nach Altona.	Pinneberg.	Tornesch.	Elmshorn.	Horst.	Wrist.	Neumünster.	Bordesholm.	Kiel.
Altona	—	2	2½	3	3½	4½	6	7	8
Pinneberg . . .	2	—	1½	2	2½	3½	5	6	7
Tornesch	2½	1½	—	1½	2	3	4½	5½	6½
Elmshorn	3	2	1½	—	1½	2½	4	5	6
Horst	3½	2½	2	1½	—	2	3½	4½	5½
Wrist	4½	3½	3	2½	2	—	2½	3½	4½
Neumünster . . .	6	5	4½	4	3½	2½	—	2	3
Bordesholm . .	7	6	5½	5	4½	3½	2	—	2½
Kiel	8	7	6½	6	5½	4½	3	2½	—

1. Wenn die Fracht auch weniger als 2 Schillinge nach dem Tarif beträgt, werden doch 2 Schillinge dafür erhoben.

2. Es ist in der Frachttaxe einbegriffen, daß die Güter an den beiden Endpunkten und in Hamburg von den Häusern der Absender abgeholt und den Empfängern resp. bis ans Haus geliefert werden. Die der Zollrevision noch nicht unterzogenen Güter werden jedoch in Kiel nur bis ans Zollrevisionslokal gebracht.

3. Güter, die nach und von Anhaltepunkten gehen und kommen, zahlen den Frachtsatz bis zu der nächstfolgenden oder von der nächstvorhergehenden Station.

4. Alle Güter müssen spätestens zwei Stunden vor Abgang des Zuges im Bahnhofe und mit den erforderlichen Frachtbriefen versehen sein.

5. Bei Berechnung der Frachtgelder werden Frachtposten auf einem und demselben Frachtbriefe, die weniger als 100 Pfund wiegen, für volle 100 Pfund, und bei größeren Gewichten jedes nicht volle Hundert für 100 Pfd. angenommen, wonach also z. B. 350 Pfund für volle 400 Pfund berechnet werden.

6. Güter, die bei verhältnißmäßig geringem Gewichte großen Raum einnehmen, als: Wolle, Mobilien, Seegras, Heu, Stroh ꝛc., zahlen die Taxe für Eilgüter.

Digitized by Google

7. Die Frachtpreise für alles Bau- und Brennholz werden nach dem Gewichte bestimmt und das Gewicht nach dem kubischen Inhalt desselben, wobei 1 Kubikfuß hartes Holz zu 40 Pfund,
und 1 „ weiches „ „ 30 „
angenommen wird.

Bei Brennholz wird ein Stapel gemessen und wegen der Zwischenräume nur ⅔ dieses Gewichts berechnet.

3. Produkten-Beförderung.

Frachttaxen für rohe Produkte und Sendungen in größeren Quantitäten.

Allgemeine Taxe. (C.)

(In Schillingen für 100 Pfund.)

Von	nach Altona.	Pinneberg.	Tornesch.	Elmshorn.	Horst.	Weist.	Neumünster.	Bordesholm.	Kiel.
Altona	—	1½	2	2½	3	3½	4½	5½	6
Pinneberg . . .	1½	—	1	1½	2	3	4	5	5½
Tornesch . . .	2	1	—	1	1½	2½	3½	4½	5
Elmshorn . . .	2½	1½	1	—	1	2	3	4	4½
Horst	3	2	1½	1	—	1½	2½	3½	4
Weist	3½	3	2½	2	1½	—	2	3	3½
Neumünster . . .	4½	4	3½	3	2½	2	—	1½	2½
Bordesholm . .	5½	5	4½	4	3½	3	1½	—	2
Kiel	6	5½	5	4½	4	3½	2½	2	—

Nach Frachttaxe C werden alle anderweitig nicht ausgenommenen Waaren und Güter bei Verladungen in Quantitäten von 1000 Zentnern und darüber gerechnet, und es ist in dieser Taxe mit einbegriffen, daß sie an den beiden Endpunkten und in Hamburg von den Häusern der Absender geholt und den Empfängern ans Haus geliefert werden; bei der Frachtberechnung wird, wie bei Taxe B, jedes nicht volle 100 Pfund für voll angenommen. Ferner gehören unter diese Frachttaxe alle rohen Produkte, als: Bau- und Brennholz, Steine, Torf ꝛc., sobald sie in kleineren Quantitäten, als in der nachfolgenden Taxe D angeführt, verladen werden; jedoch sind selbige von den Absendern und Empfängern selbst an die Bahnhöfe zu liefern und von denselben abzuholen.

Digitized by Google

Fahrtaxe für ganze Ladungen zur gelegentlichen Mitnahme. (D.)

(In Schillingen für 100 Pfund Produkte.)

Von	nach Altona.	Pinneberg.	Tornesch.	Elmshorn.	Horst.	Wrist.	Neumünster.	Bordesholm.	Kiel.
Altona	—	½	¾	1	1¼	1½	2½	3	3½
Pinneberg	½	—	¼	½	¾	1¼	2	2½	3
Tornesch	¾	¼	—	¼	½	1	1¾	2¼	2¾
Elmshorn	1	½	¼	—	¼	¾	1½	2	2½
Horst	1¼	¾	½	¼	—	½	1¼	1¾	2¼
Wrist	1¾	1¼	1	¾	½	—	¾	1½	1¾
Neumünster	2½	2	1¾	1½	1¼	¾	—	½	1
Bordesholm	3	2½	2½	2	1¾	1¼	½	—	½
Kiel	3½	3	2¾	2½	2¼	1¾	1	½	—

Unter D gehören nur rohe Produkte, als: Bau- und Brennmaterialien in ganzen Ladungen, die von den Versendern geladen werden und an der Bahn bereit stehen, um gelegentlich mitgenommen zu werden; auch werden diese weder geholt noch gebracht, sondern der Absender oder Empfänger hat alle Nebenarbeiten zu besorgen.

4. Beförderung von Pferden.

Fahrtaxe für Pferde.

(In Mark und Schillingen.)

Von	nach Altona.		Pinneberg.		Tornesch.		Elmshorn.		Horst.		Wrist.		Neumünster.		Bordesholm.		Kiel.	
Altona	—	—	1	11	2	4	3	—	3	12	5	4	7	8	8	10	10	8
Pinneberg	1	11	—	—	—	9	1	5	2	1	3	9	5	13	7	—	9	—
Tornesch	2	4	—	9	—	—	—	12	1	8	3	—	5	4	6	8	8	4
Elmshorn	3	—	1	5	—	12	—	—	—	12	2	4	4	8	5	12	7	8
Horst	3	12	2	1	1	8	—	12	—	—	1	8	3	12	5	—	7	—
Wrist	5	4	3	9	3	—	2	4	1	8	—	—	2	4	3	8	5	4
Neumünster	7	8	5	13	5	4	4	8	3	12	2	4	—	—	1	2	3	—
Bordesholm	8	10	7	—	6	8	5	12	5	—	3	8	1	2	—	—	1	14
Kiel	10	8	9	—	8	4	7	8	7	—	5	4	3	—	1	14	—	—

1. Die Fahrtaxe für Pferde ist nach 12 Schillingen pro Meile berechnet.

2. Die Pferde müssen an den Endpunkten einige Stunden, auf den Zwischenstationen aber 24 Stunden vorher angemeldet und voraus nach dem Tarif bezahlt werden. Größere Transporte von Pferden müssen auch auf den Endpunkten 24 Stunden vorher angemeldet und nach dem Tarif voraus bezahlt werden.

Digitized by Google

3. Die zur Beaufsichtigung mitreisenden Personen haben Fahrbillets zu lösen.

4. Das Ein- und Ausladen der Pferde aus den Wagen, so wie die zur Befestigung der Pferde erforderlichen Mittel muß der Absender selbst besorgen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

5. Beförderung von Mastvieh.

Fahrtaxe für Mastvieh.

(In Mark und Schillingen.)

Von	nach Altona.		Pinneberg.		Tornesch.		Elmshorn.		Horst.		Wrist.		Neumünster.		Bordesholm.		Kiel.	
Altona	—	—	1	4	1	12	2	4	2	14	4	—	5	12	6	8	8	—
Pinneberg	1	4	—	—	—	8	1	—	1	10	2	12	4	8	5	4	6	12
Tornesch	1	12	—	8	—	—	—	9	1	2	2	4	4	—	4	14	6	4
Elmshorn	2	4	1	—	—	9	—	—	—	9	1	12	3	8	4	4	5	10
Horst	2	14	1	10	1	2	—	9	—	—	1	2	2	14	3	12	5	4
Wrist	4	—	2	12	2	4	1	12	1	2	—	—	1	12	2	10	4	—
Neumünster	5	12	4	8	4	—	3	8	2	14	1	12	—	—	—	14	2	4
Bordesholm	6	8	5	4	4	14	4	4	3	12	2	10	—	14	—	—	1	8
Kiel	8	—	6	12	6	4	5	10	5	4	4	—	2	4	1	8	—	—

1. Die Fahrtaxe für Mastvieh ist nach 9 Schillingen pro Meile berechnet.

2. Alles Mastvieh muß an den Endpunkten einige Stunden, auf den Zwischenstationen aber 24 Stunden vorher angemeldet und voraus nach dem Tarif bezahlt werden. Bei größeren Transporten muß die Anmeldung auf den Endpunkten ebenfalls 24 Stunden vorher geschehen, so wie auch Vorausbezahlung gefordert wird.

3. Die zur Beaufsichtigung der Thiere mitreisenden Personen haben Fahrbillets zu lösen.

4. Das Ein- und Ausladen des Mastviehes aus den Wagen, so wie die zu dessen Befestigung erforderlichen Mittel muß der Absender selbst besorgen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Digitized by Google

6. Beförderung von magerem Vieh und Starken.

Fahrtaxe für mageres Vieh und Starken.

(In Mark und Schillingen.)

Von	nach Altona.		Pinneberg.		Tornesch.		Elmshorn.		Horst.		Wrist.		Neumünster.		Bordesholm.		Kiel.	
Altona	—	—	—	14	1	2	1	8	1	14	2	10	3	12	4	6	5	4
Pinneberg	—	14	—	—	—	5	—	12	1	2	1	14	3	—	3	8	4	8
Tornesch	1	2	—	5	—	—	—	6	—	12	1	8	2	10	3	4	4	2
Elmshorn	1	8	—	12	—	6	—	—	—	6	1	2	2	4	2	14	3	12
Horst	1	14	1	2	—	12	—	6	—	—	—	12	1	14	2	8	3	8
Wrist	2	10	1	14	1	8	1	2	—	12	—	—	1	2	1	12	2	10
Neumünster	3	12	3	—	2	10	2	4	1	14	1	2	—	—	—	9	1	8
Bordesholm	4	6	3	8	3	4	2	14	2	8	1	12	—	9	—	—	1	—
Kiel	5	4	4	8	4	2	3	12	3	8	2	10	1	8	1	—	—	—

1. Die Fahrtaxe für mageres Vieh ist nach 6 Schillingen pro Meile berechnet.

2. Alles Vieh muß an den Endpunkten einige Stunden, auf den Zwischenstationen aber 24 Stunden vorher angemeldet und voraus nach dem Tarif bezahlt werden. Größere Transporte müssen auch auf den Endpunkten 24 Stunden vorher angemeldet und voraus nach dem Tarif bezahlt werden.

3. Die zur Beaufsichtigung mitreisenden Personen haben Fahrbillets zu lösen.

4. Ein- und Ausladen des Viehes in und aus den Wagen, so wie die zu dessen Befestigung erforderlichen Mittel muß der Absender selbst besorgen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

6. Beförderung von Kälbern, Schweinen und Schaafen.

Fahrtaxe für Kälber, Schweine und Schaafe.

(In Mark und Schillingen.)

Von	nach Altona.		Pinneberg.		Tornesch.		Elmshorn.		Horst.		Wrist.		Neumünster.		Bordesholm.		Kiel.	
Altona	—	—	—	8	—	10	—	12	1	—	1	6	1	14	2	4	2	10
Pinneberg	—	8	—	—	—	3	—	6	—	9	—	15	1	8	1	14	2	4
Tornesch	—	10	—	3	—	—	—	3	—	6	—	12	1	6	1	10	2	2
Elmshorn	—	12	—	6	—	3	—	—	—	3	—	9	1	2	1	8	1	14
Horst	1	—	—	9	—	6	—	3	—	—	—	6	1	—	1	4	1	12
Wrist	1	6	—	15	—	12	—	9	—	6	—	—	—	9	—	14	1	6
Neumünster	1	14	1	8	1	6	1	2	1	—	—	9	—	—	—	5	—	12
Bordesholm	2	4	1	14	1	10	1	8	1	4	—	14	—	5	—	—	—	8
Kiel	2	10	2	4	2	2	1	14	1	12	1	6	—	12	—	8	—	—

Digitized by Google

1. Die Fahrtaxe für Kälber, Schweine und Schaafe ist nach 3 Schillingen pro Meile berechnet. Ferkel von 3 Monaten und darunter zahlen die Hälfte.

2. Auf den Zwischenstationen müssen die Thiere 24 Stunden vorher angemeldet und voraus nach dem Tarif bezahlt werden.

3. Die zur Beaufsichtigung mitreisenden Personen haben Fahrbillets zu lösen.

8. Beförderung von Hunden.

Fahrtaxe für Hunde.

(In Schillingen.)

Von	nach Altona.	Pinneberg.	Tornesch.	Elmshorn.	Horst.	Wrist.	Neumünster.	Bordesholm.	Kiel.
Altona	—	4	4	8	8	8	16	16	16
Pinneberg ...	4	—	4	4	4	8	8	16	16
Tornesch	4	4	—	4	4	8	8	16	16
Elmshorn ...	8	4	4	—	4	4	8	8	16
Horst	8	4	4	4	—	4	8	8	16
Wrist	8	8	8	4	4	—	4	8	8
Neumünster ...	16	8	8	8	8	4	—	4	8
Bordesholm ..	16	16	16	8	8	8	4	—	4
Kiel	16	16	16	16	16	8	8	4	—

1. Es sind nur drei verschiedene Fahrpreise für Hunde, zu 4, 8 und 16 Schillingen für die verschiedenen Stationen angenommen.

2. Ohne Führer, die Personenbillets zu lösen haben, werden keine Hunde mitgenommen.

C. Gemeinschaftliche Bestimmungen für Personen- und Güterzüge.

1. Alles Fracht- und Reisegut muß gut verpackt eingeliefert werden. Mangelhaft verpackte und schlecht konditionirte Güter werden nicht angenommen. Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt oder für die durch eine mangelhafte Verpackung und unzureichende Emballage dem Inhalte entstehende Beschädigungen, so wie für das Gewicht der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenstände, selbst wenn der Frachtbrief anders lautet. Jeder Nachtheil, welcher durch Nichtbefolgung des Reglements von Seiten der Verlader oder Empfänger entstehen sollte, trifft nur diese allein.

2. Alle zur Versendung eingelieferten Gegenstände müssen von vollständigen Frachtbriefen begleitet sein. Gedruckte Formulare zu Frachtbriefen sind auf allen Bahnhöfen, acht Stück für 1 Schilling zu haben.

Frachtgut mit anderen als solchen Frachtbriefen wird zur Beförderung nicht angenommen.

Digitized by Google

3. Wegen des hinsichtlich der Zollkontrole zu Beobachtenden ist das Zoll-Reglement sub No. 1 am Schlusse angefügt.

4. Güter, bei denen die sub 1, 2 und 3 vorgeschriebenen Bestimmungen nicht befolgt sind, werden nicht mitgenommen, sondern bleiben auf Gefahr des Absenders bis zur Berichtigung dieser Mängel liegen; jedoch können auf dem Bahnhofe von einem dazu bestimmten Unterbeamten, gegen Vergütung von 2 Schilling für jeden Frachtbrief und 1 Schilling pro Kollo, die Berichtigung der Mängel gefordert werden.

5. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Beschaffenheit der Unternehmung selbst ist als ein von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

6. Die Gesellschaft übernimmt die Garantie für die durch den Transport entstandene Beschädigung an Gütern von dem Augenblick an, wo diese ihr überliefert werden bis zur Auslieferung an den Empfänger; falls diese durch Schuld des Empfängers verzögert wird, aber nur bis spätestens 24 Stunden nach ihrer Ankunft; auf den Zwischenstationen dagegen nur bis zur erfolgten Abladung. Die Garantie für Vieh hört mit der Ankunft am Bestimmungsorte auf.

7. Die Versicherung gegen Feuersgefahr für die in den Gebäuden der Gesellschaft lagernden Güter und Effekten geschieht, wenn solche überhaupt verlangt wird, nach der im Frachtbriefe deklarirten Werthangabe, wenn solche nicht über 100 Mark pro 100 Pfund beträgt.

Für Güter ohne Werthangabe wird deshalb auch nur der Werth derselben bis zu höchstens 100 Mark pro 100 Pfund versichert, und im Fall einer Beschädigung, der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente, welche die Gesellschaft verlangen möchte, zu erweisende wirkliche Werth der verunglückten Güter, und zwar nur bis auf die Höhe von 100 Mark pro 100 Pfund vergütet, selbst wenn ein höherer Werth nachgewiesen werden sollte. Gerettete, unbeschädigte Kolli bleiben bei Ermittelung der Entschädigung ganz unberücksichtigt, und für beschädigte Güter und gerettete Kolli wird pro rata des wirklichen Werths, jedoch außer dem Fall besonderer Deklaration, nach dem Satze von 100 Mark pro 100 Pfund vergütet.

Bei höherer Werthangabe im Frachtbriefe ist die höhere Versicherung gegen eine Prämie von 1 pro mille zulässig. Diese ist vom Absender zu entrichten, oder auf den Frachtbriefen als Nachnahme vom Empfänger einzutragen.

Wer hiervon Gebrauch machen will, hat es auf dem Frachtbriefe mit rother Tinte zu bemerken, und es werden bei Ermittelung der Prämie jede angefangenen 1000 Thlr. für voll gerechnet. Ausgeschlossen von der Versicherung ist jeder Schaden, der durch Schuld des Versenders des ver-

Digitized by Google

sicherten Gegenstandes veranlaßt wird, oder welcher an Gegenständen Statt findet, die für Rechnung des Versenders schon anderweitig versichert worden.

8. Alle Güter müssen mindestens 2 Stunden vor Abgang des Zuges, mit dem sie befördert werden sollen, eingeliefert werden.

9. Besonders große, viel Raum einnehmende, so wie in großer Menge zu versendende Güter sind jedenfalls am Tage vor Abgang des Zuges anzumelden und darüber Einigung mit den Güter-Expediteuren zu treffen.

10. Das Holen und Bringen der Güter, an den Endpunkten, wird nach einem speziell entworfenen Reglement geordnet, welches letztere diesem Reglement sub No. 2 angehängt ist.

11. Die Angestellten sind angewiesen, die Ablieferung der Güter sobald als thunlich nach Ankunft der Züge zu bewerkstelligen.

Frachtvorschuß oder Nachnahme wird ohne Provision, jedoch nur nach Befinden geleistet. In zweifelhaften Fällen werden Vorschüsse erst nach Eingang derselben ausbezahlt.

12. Das Vieh wird bei der Ankunft in dazu bestimmte abgeschlossene Räume getrieben und muß möglichst bald abgeholt werden. Geschieht Letzteres nicht binnen zwei Stunden nach der Ankunft, so muß von den Empfängern Futter- und Stättegeld entrichtet werden.

13. Erforderlich scheinende Abänderungen dieses Betriebs-Reglements, so weit die für die Eisenbahn erlassenen Verfügungen der Staatsregierung solche zulassen, werden vorbehalten und, wenn sie in Wirksamkeit treten, demselben als Anhang beigefügt.

k. Verzinsung, Dividende.

Die Verzinsung der Aktien war während der Bauzeit 4 Prozent. Von der Eröffnung des Betriebes an werden Dividenden vertheilt; jedoch dürften sich dieselben bei den günstigen Aussichten für die Bahn höher als 4 Prozent stellen.

l. Personen-Frequenz.

Diese betrug:

		Einnahme.	
	Personen.	Kour. Mrk.	Sgr.
vom 9. bis ult. September 1844 . . .	25723	33988	15 ½
im Oktober . . .	31621	35797	8
„ November . . .	20535	22793	6
„ Dezember . . .	19551	21776	4
Personen-Frequenz vom 9. September bis ult. Dezember 1844	97430	114356	1 ½
Im Januar 1845	18469	20996	9

Digitized by Google

m. Güter-Frequenz.

Die Einnahme für Ueberfracht an Passagiergepäck, für Fracht- und Postgut betrug:

	Mark.	ß
vom 19. bis ult. September 1844	5863	—
im Oktober	14050	4½
„ November	17647	7
„ Dezember	14542	1½

2. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

a. Geschichte dieser Bahn.

Die Lage der Stadt Glückstadt am Ufer der Elbe, in der reichsten, fruchtbarsten und am stärksten bevölkerten Gegend des Landes, bietet für den Handel im Allgemeinen und für den Verkehr des südlichen Holsteins im Besonderen entschiedene Vortheile dar. Von der Nordsee herein bis unmittelbar an den Hafen Glückstadts führt ein breites und tiefes Fahrwasser, welches den größten Schiffen den Zugang zum Hafen gestattet, sobald der zu schmale und bei ungünstigem Winde nicht gut zu gewinnende Hafeneingang erweitert ist. Diese Instandsetzung und Vertiefung des Vorhafens, so wie die Einrichtung einer Hafenkoje für die größten Seeschiffe, späterhin aber die Anlegung von Docken, in welchen Dampfschiffe sowohl als Segelschiffe Aufnahme finden können, liegt schon längere Zeit im Plane der Stadt und der Regierung, und da, nach dem Urtheile der Ingenieure, die Lokalität dieser Erweiterung und Vervollständigung der Hafenarbeiten nicht hinderlich ist, so steht jedenfalls zu erwarten, daß sie mit der Zeit zur Ausführung kommen werden.

Die Erwägung der Vortheile, welche aus der Lage Glückstadts gezogen werden können, hatte schon, bevor die Anlegung der Altona-Kieler Eisenbahn beschlossen war, den Gedanken hervorgerufen, Glückstadt durch eine Eisenbahn mit den Städten Hamburg, Altona und Kiel in Verbindung zu bringen. Durch den Bau der Altona-Kieler Eisenbahn war aber die Ausführung dieses Gedankens so sehr erleichtert und es wurde zur Erreichung des großen gemeinnützigen Zweckes in der That nur ein so geringes Kapital erfordert, daß ein dahin zielendes Unternehmen allgemeine Theilnahme fand.

Es trat daher im Laufe des Jahres 1843, zum Zwecke der Erbauung einer von Glückstadt aus bei Elmshorn in die Altona-Kieler Eisenbahn einmündenden Zweigbahn, ein aus 5 Mitgliedern bestehendes Komité in Glückstadt zusammen und ließ durch den Oberingenieur der Altona-Kieler Eisenbahn, Herrn Dietz, das Nivellement der Bahnlinie vornehmen und Kostenanschläge anfertigen. Die Richtung der Bahn auf Elmshorn wurde hierauf

Digitized by Google

vom Könige genehmigt und dem Komité die Erlaubniß ertheilt, Aktien zu sammeln. Zugleich wurde, unter Voraussetzung der Genehmigung der Spezialkarten und der speziellen Kostenanschläge, und unter der Bedingung, daß die Zeichnung des Aktienkapitals bis zum 1. Januar 1845 nachgewiesen werde, die Ertheilung einer ausschließlichen Konzession auf 100 Jahre in Aussicht gestellt und bestimmt, daß, mit Rücksicht auf den der Erbauung einer Eisenbahn von Glückstadt sowohl als von Altona nach Kiel, zum Grunde liegenden Zweck einer möglichst kurzen direkten Verbindung zwischen der Nordsee und Ostsee, der Anlegung einer Zweigbahn zwischen Herzhorn und Hakelshörn, oder der Umgegend dieser beiden Orte, zur Abkürzung der Eisenbahnlinie von Glückstadt nach Kiel, falls die Bedürfnisse des Verkehrs selbige in Zukunft erforderlich machen sollten, kein Hinderniß in den Weg gelegt werden dürfe.

Das Komité war ferner bemüht, die Ausführung des Unternehmens nach Kräften zu erleichtern, und schloß deshalb, weil dasselbe es für sehr vortheilhaft und ersparnißbringend hielt, wenn die Uebernahme des Betriebes und die Unterhaltung der Bahn von Seiten der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft geschehe, mit der Direktion derselben nachstehenden Vertrag ab:

Zwischen der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, Namens der Gesellschaft an einem und dem Glückstädter Eisenbahn-Komité am andern Theil ist über den Anschluß der projektirten Glückstädter Zweigeisenbahn, den Betrieb auf derselben und die Unterhaltung derselben folgender Vertrag beredet und unter der Bedingung abgeschlossen worden, daß die Zweigbahn vor dem Schlusse des Jahres 1845 fertig geliefert werde.

§. 1.

Die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, sobald die Glückstädter Zweigbahn erbaut und überliefert sein wird, die Unterhaltung derselben und den Betrieb auf derselben auf 3 Jahre zu übernehmen; die von dem Bahnhofe bis zu den Löschplätzen führende Schienenbahn wird als zur Zweigbahn gehörend betrachtet. Diese Verpflichtung umfaßt Alles, was zum Betrieb und zur Unterhaltung gehört; wogegen die Glückstädter Gesellschaft Alles zu leisten hat, was zum Bahnbau gehört. Von der übernommenen Verpflichtung zur Unterhaltung sind indessen ausgeschlossen solche möglicherweise eintretende Beschädigungen, welche durch Deichbrüche oder andere außerordentliche Ereignisse verursacht werden könnten. Insbesondere wird bestimmt:

a. Die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft liefert alle zum Betrieb erforderlichen Gegenstände an Lokomotiven, Wagen, Tendern und sonstigen Betriebs-Utensilien.

b. Sie besoldet die Bahnwärter und Aufseher und erhält das erforderliche Personal auf gleiche Weise wie auf der Hauptbahn.

c. Sie unterhält die Bahn, den Bahnhof in Glückstadt und alle diejenigen Werke, zu deren Unterhaltung die Glückstädter Gesellschaft bei eigenem Betriebe verpflichtet sein würde, namentlich auch die Schienenbahn längs des Hafens oder wo dieselbe sonst am zweckmäßigsten anzulegen sein möchte, mit allen Brücken und sonstigen Einrichtungen.

Digitized by Google

d. Sie überläßt der Glückstädter Gesellschaft für die Dauer dieses Vertrages unentgeltlich zur Mitbenutzung den Bahnhof in Elmshorn und alle mit diesem in Verbindung stehenden Einrichtungen.

e. Sie verpflichtet sich, die etwa erforderliche Umladung von Gütern für die Zweigbahn oder von derselben in Elmshorn kostenfrei zu bewerkstelligen; ferner

f. die regelmäßigen Personenzüge von Altona und Kiel sich in Elmshorn kreuzen zu lassen und die Züge von und nach Glückstadt so einzurichten, daß diese mit den Zügen von Altona und von Kiel korrespondiren. Bei etwa eintretender Verspätung einzelner Züge sollen die eingetroffenen Züge, sobald es sich irgend thun läßt, weiter befördert werden; endlich

g. regelmäßig zwei Lokomotivzüge von Glückstadt nach Elmshorn hin und zurück einzurichten, will es sich dagegen vorbehalten haben, diesen Betrieb, wenn die Bruttoeinnahme sich unter 50000 Mark jährlich herausstellt, auf Einen Zug Vormittags, von Glückstadt nach Elmshorn hin und Nachmittags zurück, zu beschränken; macht sich aber dagegen anheischig, in den Monaten April, Mai, Juni, Juli, August, September und Oktober zwei Züge täglich gehen zu lassen, wenn in dieser Zeit eine regelmäßige, täglich zwei Mal zwischen Glückstadt und Brunsbüttel oder einem andern Hafen der Elbe unterhalb Glückstadt hin- und zurückgehende Dampfschifffahrt in Gang gehalten werde, so wie sie überhaupt dafür Sorge tragen wird, daß auch mehrere Züge eingerichtet werden, wenn der Verkehr solche erforderlich machen sollte.

§. 2.

Dagegen überläßt die Glückstädter Gesellschaft der Altona-Kieler Gesellschaft die von ersterer erbaute Zweigbahn auf drei Jahre zur alleinigen und ausschließlichen Benutzung.

§. 3.

Die Zweigbahn ist nur für ein Geleise bestimmt, im Uebrigen aber soll selbige in Konstruktion, Geleisweite und Material des Oberbaues der Hauptbahn entsprechend hergestellt werden; auch sollen die Gefälle nicht größer als 1 : 400 und die Krümmungen nicht stärker werden als 200 Ruthen Radius. Verbesserungen und zweckmäßigere Einrichtungen, die den Betrieb nicht hindern, sind indessen nicht ausgeschlossen.

Der Altona-Kieler Gesellschaft bleibt es überlassen, die Ausführung des Baues der Zweigbahn durch ihre Beamten während der ganzen Bauzeit zu kontroliren, um sich zu gewissern, daß die Zweigbahn in Uebereinstimmung mit obigen Bestimmungen erbaut werde.

Die Glückstädter Gesellschaft ist verpflichtet, vor der Einsendung des speziellen Bauplans an die Regierung der Direktion der Altona-Kieler Gesellschaft denselben vorzulegen und über ihn, so wie namentlich über die Betriebs-Verhältnisse, sich mit derselben zu verständigen, auch, im Falle Differenzen Statt fänden, die Bemerkungen der Altona-Kieler Eisenbahn-Direktion der Regierung vorzulegen.

§. 4.

Nach vollendetem Bau findet eine Ueberlieferung der Bahn mit allen dazu gehörigen Gebäuden und Einrichtungen an die Altona-Kieler Gesellschaft Statt durch von beiden Theilen zu ernennende Kommissarien, und über die dieserhalb vorgenommene Besichtigung aller Bautheile, so wie über die Ablieferung ist ein Protokoll aufzunehmen.

Digitized by Google

Die Glückstädter Gesellschaft hat den bei der Ablieferung vorgefundenen und von ihr anerkannten Mängeln sofort abzuhelfen und die Bahn mit allem Zubehör in untadelhaftem Zustande an die Altona-Kieler Gesellschaft abzuliefern.

§. 5.

Auf Grundlage der bei der Ablieferung aufgenommenen Protokolle hat die Altona-Kieler Gesellschaft, wenn der Vertrag aufgehoben wird, die Bahn, mit Ausnahme der durch den Gebrauch erfolgten Abnutzung, im guten baulichen Zustande wiederum zurückzuliefern. Diese Zurücklieferung geschieht, wie bei der Ablieferung, durch beiderseits ernannte Kommissarien.

§. 6.

Ueber die Güter- und Personentransporte, so wie über alle Einnahme auf der Zweigbahn werden Separat-Rechnungen von der Altona-Kieler Gesellschaft geführt, und behält sich die Glückstädter Gesellschaft eine Einsicht und Nachsicht der Rechnung vor, sobald sie revidirt ist.

Die Auszahlung des der Glückstädter Gesellschaft zufallenden Antheils an der Einnahme findet jährlich nach revidirter und von der Glückstädter Gesellschaft als richtig anerkannter Rechnung Statt.

§. 7.

Der Glückstädter Gesellschaft steht das Recht zu, durch ihre Beamten über die ordnungsmäßige Unterhaltung der Bahn und den kontraktmäßigen Betrieb auf derselben Aufsicht zu führen, und sind diese Beamten berechtigt, von allen Zweigen des Betriebes und der Unterhaltung durch eigene Anschauung Kenntniß zu nehmen und vorgefundene Mängel der Glückstädter Gesellschaft anzuzeigen.

§. 8.

Die Altona-Kieler Gesellschaft hat den Betrieb der Zweigbahn, so wie überhaupt, so auch gegen die Regierung zu verantworten und zu vertreten und alle Verhandlungen in Betreff des Transportgeschäfts zu führen. Alle durch den Betrieb veranlaßte Schadenansprüche sind ausschließlich von der Altona-Kieler Gesellschaft abzuhalten.

§. 9.

Die Versicherungsprämien und alle Kosten, welche mit der Brandversicherung der Gebäude in Verbindung stehen, werden von der Glückstädter Gesellschaft, als Eigenthümerin der Bahn, abgehalten und getragen; dagegen übernimmt die Altona-Kieler Gesellschaft die Gefahr für ihre Lokomotive und Wagen.

§. 10.

Für die von der Altona-Kieler Gesellschaft übernommene Verpflichtung erhält dieselbe folgende Vergütung:

Von einem Bruttoertrage	erhält die Altona-Kieler Gesellschaft:	erhält die Glückstädter Gesellschaft:
Mark.	Mark.	Mark.
von 20000	20000	—
= 30000	22000	8000
= 40000	24000	16000
= 50000	26000	24000
= 60000	33000	27000
= 70000	40000	30000
= 80000	44000	36000
= 90000	48000	42000
= 100000	50000	50000

Digitized by Google

Die zwischen je zwei Brutto-Ertragssummen fallenden Zahlen werden nach dem arithmetischen Verhältniß berechnet, z. B.:

33000 Mark Bruttoertrag folgendermaßen:

30000 Mark.	22000 Mark.	30000 Mark.
40000 =	24000 =	33000 =
10000 Mark.	2000 Mark.	3000 Mark.

also 10000 Mark : 2000 = 3000 : 600; also giebt 33000 Mark für die Altona-Kieler Gesellschaft 22600 Mark.

Das Maximum der Betriebsvergütung beträgt immer nur 50000 Mark.

§. 11.

Für den Transport auf der Zweigbahn ist ein Separat-Tarif durch beiderseits zu ernennende Kommissarien zu entwerfen, wobei der Tarif auf der Hauptbahn zu berücksichtigen ist.

§. 12.

Der Glückstädter Gesellschaft bleibt es überlassen, für den Transport der Personen und Güter von und an die Zweigbahn die erforderlichen Einrichtungen zu treffen und, gemeinschaftlich mit der Altona-Kieler Gesellschaft, den desfallsigen Tarif zu bestimmen.

§. 13.

Bestimmungen, welche sich späterhin als nothwendig herausstellen möchten, in diesem Vertrage aber nicht berücksichtigt sind, bleiben spätern Verhandlungen zwischen beiden Gesellschaften vorbehalten; sollten nicht durch Uebereinkunft auszugleichende Differenzen in dieser Beziehung entstehen, so werden selbige nach Maaßgabe des §. 14 erledigt.

§. 14.

Alle Differenzen und Streitigkeiten zwischen den beiden Gesellschaften werden, ohne förmlichen Rechtsgang, durch zwei von jeder Seite zu ernennende Schiedsrichter, und, wenn es erforderlich ist, durch einen von der Königl. Eisenbahn-Kommission zu bestimmenden Obmann entschieden. Auf gleiche Weise werden die während des Baues, bei der Ablieferung und bei der Zurücklieferung der Zweigbahn entstehenden Differenzen erledigt.

§. 15.

Die Dauer dieses Vertrages, von vollständiger Eröffnung der Bahn an gerechnet, ist auf drei Jahre bestimmt. Nach Ablauf dieser Zeit verpflichtet sich die Altona-Kieler Gesellschaft, in neue Verhandlungen auf Grundlage der jetzigen Bestimmungen einzutreten, jedenfalls aber den Betrieb mit Lokomotiven gegen Ersatz dessen, worauf derselbe zu stehen komme, beschaffen zu lassen.

§. 16.

Dieser Kontrakt wird ungültig, wenn, wie Eingangs desselben bestimmt ist, die Zweigbahn nicht vor dem Schlusse des Jahres 1845 fertig geliefert wird.

§. 17.

Vorstehende Bestimmungen werden, nach sorgfältiger gegenseitiger Prüfung, in allen Punkten von den Kontrahenten genehmigt, und, nachdem die statutenmäßig erforderliche Genehmigung des Ausschusses der Altona-Kieler Gesellschaft unterm 16. d. M. erfolgt ist, als für beiderseitige Gesellschaften verbindlich anerkannt, und ist zu dem Ende der vorstehende Vertrag, unter Verzicht auf alle dagegen zu machenden Einreden und Rechtsbehelfe, namentlich die Einrede der Verletzung über die Hälfte, von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn einerseits und des Glück-

Digitized by Google

städter Komité's andererseits, unter Vorbehalt höherer Approbation, unterschrieben und in doppelten Exemplaren ausgefertigt.

So geschehen Altona, den 23. Dezember 1843.

Die Altona-Kieler Eisenbahn-Direktion:
C. Ch. Arnemann. G. E. Semper.
F. F. Barbeck.

Glückstadt, den 24. Dezember 1843.

Das Glückstädter Eisenbahn-Komité:
L. A. Lindenhan. J. Siemen. E. H. Christensen I.
N. H. Göttsche. J. E. Herfurth.

Der vorstehende Vertrag erhielt im Januar 1844 die Allerhöchste Genehmigung, worauf das Komité unter folgenden Bedingungen zur Aktienzeichnung einladete:

§. 1.

Es bildet sich eine Aktiengesellschaft, welche den Namen „Glückstädter Eisenbahngesellschaft" annimmt und welche die Erbauung einer von Glückstadt aus in die Altona-Kieler Eisenbahn bei Elmshorn einmündenden Zweig-Eisenbahn in oben angegebenem Umfange zum Zwecke hat.

§. 2.

Das Kapitalvermögen der Gesellschaft wird gebildet durch 1600 Aktien, jede zu 100 Spezies (9¼ Stück die Mark fein), und beträgt demnach 160000 Spezies oder 600000 Mark Kour.

§. 3.

Jeder Inhaber einer Aktie, oder des die Aktie interimistisch repräsentirenden Dokuments, ist Mitglied der Gesellschaft.

§. 4.

Die Aktienzeichnung wird am 17. Januar 1844 in Glückstadt eröffnet. Sie findet in Gegenwart zweier Komité-Mitglieder auf dem hiesigen Rathhause von Vormittags 10 Uhr bis Nachmittags 2 Uhr Statt. Die Zeichnung geschieht vermittelst Ausfüllung gedruckter Formulare (mit Unterzeichnung des vollen Namens, Standes und Wohnortes). Auch in Auftrag für Dritte kann, bei gehöriger Legitimation, gezeichnet werden. Das Komité wird an verschiedenen Orten des In- und Auslandes Bevollmächtigte ernennen, um Aktienzeichnungen entgegen zu nehmen.

§. 5.

Gleich bei der Zeichnung werden 5 Prozent eingezahlt und dafür Quittung ertheilt. Quittungen über bereits geleistete Beiträge zu den Kosten des Nivellements und der sonstigen Vorarbeiten werden an Zahlungs Statt angenommen. Sollte das Unternehmen nicht zur Ausführung kommen, so werden die gezahlten 5 Proz. ohne Abzug zurückbezahlt. Das Komité erklärt sich für alle sowohl an die Komité-Mitglieder in Glückstadt als an ihre Bevollmächtigte geschehene Zahlungen verantwortlich.

§. 6.

Fernere Zahlungen geschehen erst nach erfolgter Konstituirung der Gesellschaft und nach Allerhöchst ertheilter Baukonzession, und nie in größeren Raten als 20 Proz. und in kürzeren Fristen als von 2 zu 2 Monaten. Die jedesmaligen Zahlungen werden 14 Tage vorher im Glückstädter, Itzehoer und Kieler Wochenblatte, im Altonaer Merkur und im Hamburger Korrespondenten bekannt gemacht.

Digitized by Google

§. 7.

Bei Einzahlung der ersten Rate wird für jede Aktie ein besonderer, mit dem Namen des Zeichners und mit der Aktiennummer versehener Interimsschein ertheilt. Nach Einzahlung von 40 Prozent wird dieser Interimsschein gegen eine auf Inhaber lautende Aktie kostenfrei umgetauscht.

§. 8.

Der Zeichner der Aktie haftet für die Einzahlung von 40 Prozent und wird erst dadurch zu einer auf den Inhaber lautenden Aktie berechtigt. Nach Einzahlung von 40 Prozent hört jede weitere Verpflichtung auf. Wenn Inhaber von Aktien aber nach Einzahlung der 40 Prozent eine festgesetzte Terminzahlung innerhalb vier Wochen nach dem angekündigten Zahltage nicht leisten sollten, so wird zuvörderst in den genannten öffentlichen Blättern eine Aufforderung, die Zahlung innerhalb der nächsten vier Wochen mit einem Aufschlage von 5 Prozent zu leisten, erlassen, und wenn auch dann keine Zahlung erfolgt, so sind solche Aktieninhaber aller Rechte an die Gesellschaft verlustig, und diese ist berechtigt, anstatt der erloschenen Aktienscheine andere auszufertigen und zu ihrem Besten zu veräußern.

§. 9.

Nach Einzahlung von 50 Prozent werden bis zur Eröffnung der Bahn, nach Verhältniß des Eingezahlten, 4 Prozent jährliche Zinsen bezahlt. Die Auszahlung der Zinsen, so wie später die der Dividende, geschieht in Glückstadt.

§. 10.

Gleich nach geschlossener Aktienzeichnung wird das Komité eine General-Versammlung sämmtlicher Aktionäre berufen, wenn dies nicht schon früher erforderlich werden sollte.

§. 11.

In den General-Versammlungen haben die Inhaber

von	1	bis	4	Aktien	1	Stimme.
"	5	"	9	"	2	"
"	10	"	19	"	3	"
"	20	"	39	"	4	"
"	40	"	79	"	5	"
"	80	"	125	"	6	"
"	126	"	199	"	7	"
"	200			"	8	"

und dann für jede ferneren hundert Aktien 4 Stimmen mehr.

Abwesende können einen Aktionär zur Abgebung ihrer Stimme bevollmächtigen, jedoch darf eine und dieselbe Person als Bevollmächtigter nicht mehr als 5 Stimmen abgeben. Das Verhältniß, in welchem die Staatsregierung, wenn sie sich bei dem Unternehmen betheiligt, stimmberechtigt werde, wird näher zu bestimmen sein.

§. 12.

Die Beschlüsse der General-Versammlung werden durch Stimmenmehrheit gefaßt. Bei etwa eintretender Stimmengleichheit entscheidet die Stimme desjenigen anwesenden Aktionärs, welcher für sich Inhaber der meisten Aktien ist.

§. 13.

Ueber die Bildung eines Ausschusses und die Verwaltung der Gesellschafts-Angelegenheiten, so wie über die Entwerfung der Gesellschafts-Statuten werden, sobald die Aktienzeichnung geschlossen ist, nähere Bestimmungen zu treffen sein, und

Digitized by Google

das Komité wird in der nach §. 10 zu berufenden General-Versammlung desfallsige Vorschläge den Aktionären vorlegen.

Glückstadt, den 9. Januar 1844.

In Altona, Elmshorn, Itzehoe, Neumünster und Kiel wurden hierauf Aktienzeichnungen angenommen, welche als Resultat ergaben, daß die Zeichnung am 12. Februar geschlossen werden konnte. Am 29. März wurde alsdann in der an diesem Tage zu Glückstadt gehaltenen General-Versammlung statt des bisherigen Komité's eine aus 4 Mitgliedern bestehende Direktion und ein aus 11 Mitgliedern zusammengesetzter Ausschuß erwählt, welche von da ab die fernere Leitung der Geschäfte zu besorgen haben.

Nachdem im August 1844 die Königl. Genehmigung zum Bau der Bahn erfolgt, die nöthigen Einzahlungen ausgeschrieben und geleistet waren, wurde die Bahn in Angriff genommen und der Bau derselben eifrig betrieben. Es steht zu erwarten, daß dieselbe im Frühjahr 1845 dem Verkehre eröffnet werden wird.

Zum Schlusse dieses Abschnitts führen wir noch einen Auszug aus den Monatsberichten des bauführenden Ingenieurs über den Stand der Bauarbeiten bis Ende November 1844 an.

Digitized by Google

1844. Monat.	Personalbestand. Gehülfs-Ingenieure.	Aufseher und Schreiber.	Arbeiter.	Bewegte Erdmasse im Ganzen. Pott.	Gefertigtes Planum. Länge in Ruthen.	Hergestellte oder bezahlte Wendensiele. Stückzahl.	Hergestellte oder bezahlte Wendenlänge in Ruthen.	Anzahl der geschütteten Appareillen. Stückzahl.	Länge der gefertigten Nebenwege in Ruthen.	Anzahl der gefertigten Brücken und Durchlässe.	Kiesschüttung für das Fundament der Schwellen.	Länge der gelegten Bahn in Ruthen.	Länge d. gefertigten Einfriedigungsgräben in Ruthen.
September .	1	5	926	3500	1676	44	596½	4	190	5	405	—	2294
Oktober . .	1	5	728	7000	3237	67	1160	20	270	31	763	278	5647
November .	2	5	922	8000	3495	91	1309	48	504	50	1048	2028	6170

Digitized by Google

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Ihren Anfang nimmt die Bahn unweit des Glückstädter Hafens an der südlichen Seite des Rhins, woselbst auf einem dazu geeigneten Platze der Bahnhof angelegt wird. Von hier aus zieht sie sich, um wo möglich wenig Marschstücke schräg und die sich zwischen Marsch und Geest erstreckende Moorniederung auf der möglichst schmalen Stelle zu durchschneiden, längs des mit Weiden bepflanzten Weges in der Bülowschen Wildniß hin, kreuzt das schwarze und weiße Wasser am Düker, durchschneidet dann den alten Herzhorner Deich, der mit einer Stöpe versehen wird, und läuft durch das Dorf Herzhorn und durch die dahinter liegenden Marschstücke in gerader Linie nach dem alten Kammerlander Deiche fort. Sie lehnt sich dann an diesen Deich bis da, wo derselbe sich stark südlich wendet, schneidet von hier bis Siethwende die Ackerstücke in schräger Richtung, hart südwestlich an diesem Dorfe vorbeigehend, und verfolgt dann noch die angenommene Richtung bis zu dem Wege von Siethwende nach Wischreihe. An diesem Wege endigt die Marsch; es folgt dann die Moorstrecke bis Wischreihe, wo die Linie die Geest erreicht und dann in gerader Richtung über Kibitzreihe, Bullendorf und Hasenbusch nach dem Elmshorner Bahnhof geht, um sich mit der Altona-Kieler Bahn, in einem ziemlich spitzen Winkel, zu vereinigen.

Vom Glückstädter Bahnhof wird eine Schienenbahn über den Rhin bis an die Lösch- und Ladeplätze am Hafen, in einer Länge von etwa 3000 Fuß geführt, so daß die Güterwagen unmittelbar von den Schiffen aus beladen und nach dem Bahnhof gezogen werden können.

Die Länge der Bahn in dieser Richtung beträgt etwa $2\frac{1}{4}$ deutsche Meilen oder 3600 Ruthen; hiervon liegen 2400 Ruthen in der Marsch und der Moorniederung, 1200 Ruthen dagegen in der Geest.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind von dem Oberingenieur der Altona-Kieler Eisenbahn, wie folgt, veranschlagt:

A. Erdarbeiten.

	Kour. Mrk.	Kour. Mrk.
5962 Pott Erde aus den Seitengräben zu gewinnen und daraus die Dämme herzustellen	30035	
1500 Pott Erde für das Nachsinken des Dammes in der Moorniederung; diese bei Wischreihe zu gewinnen und auf 120 Ruthen herbeizuschaffen . . .	18000	
3600 Ruthen zu planiren und die Böschungen herzustellen	7200	
Für Aufsicht, Utensilien, für Rammen und Stampfen der Erde, für Besäen der Böschungen, für unvorhergesehene Fälle 25 Prozent der berechneten Kosten	13765	
Kosten der Erdarbeiten		69000

Digitized by Google

B. Expropriation und Grundentschädigung.

	Kour.Mrk.	Kour.Mrk.
Einschließlich der erforderlichen Wirthschaftswege und Seitengräben, aus denen das Erdreich zu den Dämmen genommen wird, sind etwa zur Anlage erforderlich 18 Morgen Marschland à 2000 Mark . .	36000	
Ferner auf der Geest 9 Morgen Sandboden à 1000 Mrk.	9000	
Und zur Gewinnung von Sand zu den Dämmen und zum Oberbau etwa 10 Morgen, welche auf eine Tiefe von 3 Fuß ausgegraben werden können, welches Land, wenn erst die Ackerkrume zurückgeworfen und die einige Fuß unter der Oberfläche liegende Fuchserde weggenommen ist, hierdurch nicht verschlechtert wird, wie in dieser Gegend vielfältig zu sehen; man wird deshalb bequem ausreichen mit 600 Mark à Morgen	6000	
Für Nebenentschädigungen und Herstellung der Nebenwege, für Expropriationskosten ꝛc. 50 Prozent der berechneten Kosten	25500	
Kosten der Grundentschädigung		76500

C. Brücken und Durchlässe.

	Kour.Mrk.	
8 Brücken von 4 bis 12 Fuß Oeffnung, welche in derselben Weite wie die bestehenden angelegt sind, von Holzwänden, mit Bohlenbelag, in einer Breite von 20 Fuß, à 1500 Mark	12000	
12 Durchlässe unter der Bahn, à 300 Mark	3600	
30 „ „ den kreuzenden Wegen à 100 Mark	3000	
1 gemauerte Stöpe am Herzhorner Deiche	3000	
Dazu noch etwa 10 Prozent für unvorhergesehene Fälle	2400	
Zusammen für Brücken und Durchlässe		24000

D. Oberbau.

Eine Ruthe Oberbau erfordert 2 Schienen à 16 Fuß oder etwa ½ engl. Tonne, die Tonne angenommen, frei nach Glückstadt geliefert, 6 Lstr. oder Krt. Mrk. 104, macht	26 K.Mrk.	— ß	
Für 2 Platten à 8 Pfund, 16 Pfund	1 „	— „	
24 Stück Nägel zu 30 Pfund . .	3 „	— „	
5 Schwellen, 8 Fuß lang, 7 und 8 Zoll stark, à 2 Mark 8 ß	12 „	8 „	
1 Ruthe Bahn zu legen und vorzurichten	2 „	— „	
Transport der Schienen und Schwellen	3 „	8 „	
macht à Ruthe	48 K.Mrk.	— ß	

Digitized by Google

	Kour. Mrk.	Kour. Mrk.
mithin auf 3600 Ruthen	172800	
Den Sand für die Strecke von Glückstadt bis Wischreihe auf eine Länge von 2600 Ruthen zwischen Wischreihe und Kibitzreihe neben der Bahn zu gewinnen und an die Bahn zu fahren, und auf der gelegten Bahn weiter zu schaffen, auf eine Entfernung von 1300 Ruthen, à Pott 20 Mark, oder à laufende Ruthe 10 Mark, macht auf 2600 Ruthen	26000	
Für die übrigen 1000 Ruthen 500 Pott Sand neben der Bahn zu gewinnen und davon die Bettung herzustellen und die Schwellen damit zu verschütten, à Pott 10 Mark	5000	
Hierzu kommen für Ausweichungen und Doppelbahnen 10 Prozent der berechneten Kosten mit	20380	
Kosten des Oberbaues		224180

E. Wegekreuzungen.

Für Herstellung von 15 Wegeübergängen im Niveau der Bahn à 200 Mark		3000

F. Einfriedigungen.

Für die Herstellung der Einfriedigungen längs der Bahn, die größtentheils durch die Herstellung der Seitengräben bewerkstelligt wird		3500

G. Kosten des Bahnhofes in Glückstadt.

	Kour. Mrk.	
Ankauf des Grund und Bodens, nämlich etwa 2 Morgen Land, außer den herrschaftlichen Ländereien, welche zum Platze und zur Ausgrabung zusammen etwa 2 Morgen betragen, à 2000 Mark	4000	
Ankauf von zwei kleinen Gebäuden	3000	
Für Auffüllung des Bahnhofes, wozu etwa erforderlich sind:		
700 Pott Erde à 12 Mark	8400	
160 ; ; ; 6 ;	960	
Ferner 300 Pott Sand, den Bahnhof 1 Fuß hoch mit Sand zu verfüllen und denselben von Wischreihe auf der fertigen Bahn herbeizuschaffen, à 20 Mark	6000	
Kosten der Auffüllung des Bahnhofes		22360
	Kour. Mrk	
Bau des Wartegebäudes	12000	
Waarenschuppen und Remise für Wagen und Lokomotive, nebst einer Wasserstation	30000	
Anlegeplatz für die Rhinschiffe	5000	
Latus	69360	

Digitized by Google

	Kour.Mrk.	Kour.Mrk.
Transport	69360	
Drehscheiben und Ausweichungen	4000	
Pforten und Einfriedigungen	1500	
Zusammen	74860	
Dazu noch etwa 10 Prozent für außerordentliche Einrichtungen	7140	
Kosten des Bahnhofes in Glückstadt		82000

H. Vorrichtungen zur Verbindung des Bahnhofes mit dem Hafen.

	Kour.Mrk.	
Eine Brücke von 120 Fuß Länge über den Rhin . .	8000	
Eine Bahn von 3000 Ruthen Länge längs des Hafens an der Stadtseite	20000	
Für einen Durchstich durch den Deich am Hafen mit ein paar Sturmthüren	12000	
Für Erdarbeiten längs des Hafens und für sonstige Einrichtungen	5000	
Vorrichtungen zur Verbindung des Bahnhofes mit dem Hafen		45000

I. Vorrichtungen,

welche in Elmshorn auf dem Bahnhofe zu machen sind, und die zwar nicht sehr bedeutend werden, jedoch in Rechnung zu stellen mit 2000

K. Insgemein.

	Kour.Mrk.	
Für Kosten zur Bildung der Gesellschaft und vorläufige Komitékosten	10000	
Vermessungs- und Veranschlagungskosten	3000	
Direktions- und Verwaltungskosten	8000	
Bauführung und Aufsicht	5000	
Druckkosten, Insertionen, Prozeßkosten und Reisen . .	5000	
Zinsen des Anlagekapitals ½ Jahr	12000	
Für unvorhergesehene Fälle	18820	
		61820
Demnach beträgt die Summe der sämmtlichen Kosten der Bahn		590000

Die Kosten für die Bahn, die an den Hafen führende Schienenbahn mitgerechnet, für den Bahnhof in Glückstadt und für alle zur Bahn gehörigen Gebäude und Einrichtungen betragen hiernach also 590000 Mark Kour.; sie sind aber von dem Komité in runder Summe zu 600000 Mark Kour., oder 160000 Spezies, oder 240000 Thlr. Preuß. Kour. angenommen worden. Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich daher auf 106667 Thlr. Preuß. Kour. Zur Erhöhung des Anlagekapitals um 600 Aktien à 100 Spezies ist jetzt eine General-Versammlung einberufen. Das Gesammt-Anlagekapital wird sich alsdann auf 220000 Spezies oder 330000 Thlr. Pr. Kour. stellen; die Durchschnittskosten einer Meile werden dagegen 132000 Thlr. Pr. Kour. betragen.

Digitized by Google

d. Steigungs- und e. Krümmungsverhältnisse.

Die Steigungsverhältnisse sind sehr günstig; die Bahn ist nämlich horizontal von Glückstadt bis Bullendorf, und erhält hier ein Steigungsverhältniß von 1 : 800, um die Höhe des Elmshorner Bahnhofes zu erreichen.

Die Krümmungen der Bahn können bequem mit 4000 Fuß Halbmesser beschrieben werden.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Die Bahn muß in der Marsch durchschnittlich einige Fuß hoch über dem gewöhnlichen Terrain liegen, um sie gegen Ueberschwemmungen zu schützen. Der Kamm des Herzhorner Deiches muß durchstochen und eine Stöpe errichtet werden. Die Breite der Bahn in der Schienenhöhe ist zu 16 Fuß für ein einfaches Geleise angenommen, welches mit einigen Ausweichungen an den Haltepläßen vollkommen genügen wird. Diese Breite von 16 Fuß ist so vollständig, daß, wenn selbst einmal eine Maschine durch irgend einen Umstand aus dem Geleise kommen sollte, die äußeren Räder derselben noch nicht vom Planum herunter kommen können, so lange nämlich nicht das innere Rad ebenfalls die äußere Schiene übersteigt, welches doch nur höchst selten vorkommen kann.

Die Böschungen der Bahn sind überall zweifach angenommen, und sollen die Dämme in der Höhe derjenigen Ueberschwemmungen, die öfter vorkommen, mit einem Bankett versehen werden, um dem Dammkörper eine breitere Basis zu geben. Die äußeren Böschungen der Bahngräben sollen eine steilere Böschung haben, wie dies bei den Marschgräben der Fall ist, damit diese Gräben zugleich als Einfriedigungen dienen. Auf der Geest werden Hecken und Wälle erforderlich.

Von Glückstadt bis Siethwende ist schwerer Marschboden, zwischen Siethwende und Wischreihe auf einer Strecke von etwa 200 Ruthen Länge Moor von 0—15 Fuß Tiefe, welches aber 1—3 Fuß hoch mit Marschklei bedeckt ist. Von Wischreihe bis Elmshorn ist ununterbrochener Sandboden. Es ist angenommen, daß der Moorgrund zusammengedrückt und das erforderliche nachzuschüttende Erdreich aus der Geest herbeigeschafft wird.

Ueber nachstehende Gewässer sind Brücken erforderlich:

1. das schwarze Wasser am Düker vor Herzhorn;
2. die Kirchenwettern;
3. die Mühlenwettern;
4. die Hungerstraßenwettern;
5. das schwarze Wasser an der Dükermühle;
6. das schwarze Wasser bei Siethwende;
7. der Graben im Hasenbusch;
8. der Schleusengraben.

Außer diesen Brücken sind nun ungefähr noch 10 bis 12 Stück kleine Durchlässe erforderlich.

Digitized by Google

Die Brücken werden aus Holz erbaut, wodurch, bei der geringen Höhe der Bahn, über dem Terrain die größten Durchflußöffnungen am bequemsten erlangt werden können. Die kleinen Durchlässe unter der Bahn werden von Felsensteinen und die Durchlässe unter den kreuzenden Wegen von künstlichem Sandstein, welcher für sehr billige Preise zu haben ist, angefertigt.

Alle Wege, welche über die Bahn zu führen sind, befinden sich im Niveau der Bahn und beträgt die Anzahl derselben etwa 15, welche sämmtlich mit kleinen Durchlässen zu beiden Seiten der Bahn versehen werden.

Der Oberbau wird ebenfalls so, wie auf der Altona-Kieler Eisenbahn hergestellt, nämlich Schienen von 56—58 Pfund pro Yard, auf 8 Fuß langen Querschwellen von 3½ zu 3½ Fuß engl. ruhend. Das zum Oberbau erforderliche Sandmaterial wird bei Wischreihe gewonnen und auf Schienen bis Glückstadt fortgeschafft.

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Da die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft den ganzen Betrieb, so wie die Unterhaltung der Anschlußbahn übernimmt, so braucht die Glückstädter Gesellschaft keine Bahnhofsgebäude auf dem Anschlußorte zu bauen; sie bedarf keiner Lokomotive und Wagen, auch keiner Betriebsutensilien, wodurch die Ausgaben bei der ersten Anlage um ein sehr Bedeutendes verringert werden. Ferner braucht sie späterhin keine leitenden Beamten, keine Vorrichtungen zur Reparatur der Wagen und Lokomotive, wodurch der Reinertrag einer so kurzen Strecke bedeutend erhöht wird, wogegen für die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft der Vortheil erwächst, daß alle ihre derartigen Einrichtungen theils gar nicht, theils nur um ein sehr Geringes vergrößert zu werden brauchen. Es wird deshalb blos in Glückstadt ein Bahnhof eingerichtet, welcher mit einem Empfangshause, einer Wasserstation und einem Güterschuppen nebst einer Remise für Reservemaschinen und Reservewagen versehen wird.

h. Wahrscheinliche Betriebseinnahmen auf der Bahn, so wie wahrscheinliche Rentabilität derselben.

Diese berechnet das frühere Komité, in Bezug auf den mit der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag, wie folgt:

Bei einem Ertrage der Bahn von 30000 Mark erhalten die Interessenten der Glückstädter Bahn schon . . . . . 1½ Proz. ihres Aktienkapitals;

von	40000	Mark	2½ ;
;	50000	;	4 ;
;	60000	;	4½ ;
;	70000	;	5 ;
;	80000	;	6 ;
;	90000	;	7 ;
;	100000	;	8½ ;

Digitized by Google

Schon bei einer Brutto-Ertragssumme von 50000 Mark sind also den Aktionären höhere als die gegenwärtig üblichen Zinsen durchaus gesichert. Daß man aber die Einnahme der Bahn auf wenigstens 50000 Mark jährlich berechnen könne, läßt sich aus folgenden Umständen entnehmen.

Die Anzahl der Passagiere, welche zwischen Glückstadt und Altona mit dem Dampfschiffe „Glückstadt" allein, abgesehen von dem Itzehoer Dampfschiffe „Die Stör" und von den auswärtigen Dampfschiffen, während acht Monaten des Jahres befördert werden, hat sich seit der Gründung der Dampfschifffahrt von Glückstadt aus jährlich vermehrt und ist im Laufe der letztverflossenen 8 Monate auf 12000 gestiegen. Rechnet man dazu diejenigen Passagiere, welche während der übrigen vier Monate des Jahres und überhaupt mit anderen Dampfschiffen und Jollen, so wie über Land befördert werden, so kann man die Anzahl der Personen, welche zwischen Altona, Hamburg und Glückstadt hin und her sich befördern lassen, durchschnittlich im Jahre auf 18000 anschlagen. Hierzu kommen noch diejenigen Personen, welche von und nach Glückstadt zwischen andern Orten des Herzogthums reisen, und welche zum Theil auch für die Eisenbahn in Anschlag zu bringen sind.

So weit das Komité es hat in Erfahrung bringen können, läßt sich annehmen, daß vor der Gründung der Dampfschifffahrt der Personenverkehr von Glückstadt aus nur den dritten Theil des jetzigen Verkehrs betragen hat. In noch höherem Grade aber als durch Dampfschifffahrt, und fast immer über jede Vermuthung hinaus, nimmt, wie die Erfahrung gelehrt hat, der Verkehr durch Eisenbahnen zu, wenn nur die Elemente dazu vorhanden sind. Dies ist aber bei der Glückstädter Zweigbahn ohne Zweifel der Fall, denn

1. Enthält die nähere und entferntere Umgegend Glückstadts die stärkste Bevölkerung und den größten Reichthum des Landes, und der Verkehr, nicht allein der nähern Umgebung der Stadt und der Zweigbahn, sondern auch des entfernteren südwestlichen Holsteins, Süderdithmarschen mit 30 bis 31000 und Norderdithmarschen mit 27 bis 28000 Einwohnern, wird sich, besonders wenn eine regelmäßige Dampfschifffahrt unterhalb Glückstadt und andere Verkehrsbeförderungsmittel hergestellt werden, der Eisenbahn zuwenden.
2. Die Versendung der in der Umgebung der Zweigbahn erzeugten Produkte nach Altona und Hamburg wird durch die Eisenbahn in bedeutendem Grade zunehmen.
3. Die Lage Glückstadts am Ufer der Elbe, an einer Stelle, bis zu welcher den größten Seeschiffen ohne Hinderniß der Zugang gestattet ist, wird einen großen Theil des auf der Elbe an Glückstadt jetzt vorübergehenden Verkehrs auf die Zweigbahn ziehen. Besonders aber werden die Seedampfschiffe sich die durch die Zweigbahn gegebene Erleichterung der Beförderung ihrer Passagiere und Güter zu Nutzen machen.
4. Havarie und Winterlager haltende Schiffe werden, wegen der Leich-

Digitized by Google

tigkeit der Kommunikation mit Hamburg und Altona, den Glückstädter Hafen suchen.

5. Durch die Glückstädter Zweigbahn wird die Verbindung der Nordsee und Ostsee besonders vermittelt.
6. Glückstadt wird durch die Vermehrung des Verkehrs an Bedeutung und Volkszahl gewinnen, und mit den übrigen Orten des Herzogthums, besonders aber mit den Endpunkten der Hauptbahn, in jetzt nicht bestehende Verhältnisse und Beziehungen treten, die einen lebhaften Wechselverkehr nothwendig machen. Die Volkszahl der Städte Hamburg, Altona, Kiel und des Fleckens Elmshorn wird daher verhältnißmäßig auf die Frequenz der Zweigbahn Einfluß äußern; denn die Zweigbahn wird nicht allein für Glückstadt, sondern auch für Hamburg, Altona, Kiel und Elmshorn gebaut. Auch ist die ganze Strecke, welche die Zweigbahn und die Hauptbahn durchlaufen, in Anschlag zu bringen, und wenn durch die Dampfschifffahrt, welche nur einzelne Berührungspunkte des Verkehrs hat und außer aller Beziehung zum Handel und Verkehr in einem weiten Umfange steht, der Personentransport schon so bedeutend zugenommen hat, so kann man, wenn man die Elemente des Verkehrs, welche für die Zweigbahn gegeben sind, gehörig gewürdigt, mit Grund eine Vermehrung des Personenverkehrs von mehr als das Dreifache des jetzigen annehmen. Es wird angenommen, daß die Personenbeförderung in drei Klassen getheilt werde, und daß das Bahngeld für die erste Klasse pro Meile etwa auf 10 ß, für die zweite auf 7 ß und für die dritte auf 3 ß bestimmt werde. Rechnet man nun durchschnittlich für 60000 Personen auf die ganze Bahnstrecke 12 ß à Person, so stellt sich eine Einnahme des Personenverkehrs heraus von 45000 Mark.

Aus den angegebenen Gründen wird ferner eine bedeutende Vermehrung des Verkehrs durch den Transport der Waaren und Güter, welche an den Hafen und an die Eisenbahn gebracht werden, angenommen. Indessen wird der Waarenverkehr vorläufig nur auf 100000 Zentner angeschlagen.

100000 Zentner à 1 ß	6250 Mrk.
Hierzu obige	45000 „
macht	51250 Mrk.,

mithin, wenn die geringen Ausgaben der Zweigbahn abgerechnet werden, 4 Prozent des Anlagekapitals.

Wir bemerken, daß die Einnahme bei der Glückstädter Zollstätte schon im Jahre 1842 auf 85000 Thlr. gestiegen war.

Obige Berechnung der Bruttoeinnahme der Bahn ist nur nach einem mäßigen Anschlage der Verkehrsverhältnisse, welche sich entwickeln werden, angenommen. Es läßt sich aber nicht verkennen, daß die angegebenen Verhältnisse die Erweckung eines bei weitem größeren Verkehrs, namentlich rücksichtlich des Transports von Waaren und Gütern in Aussicht stellen. Indessen haben wir nur darzuthun bezweckt, daß das Anlagekapital der Zweigbahn mehr als die jetzt üblichen Zinsen tragen werde."

Digitized by Google

Aller Wahrscheinlichkeit nach wird sich diese vom Komité berechnete Verzinsung der Aktien von 4 Prozent sicher ergeben. Die größte Schwierigkeit besteht nur darin, Glückstadt einen guten Hafen zu geben, welches Unternehmen vor 200 Jahren gänzlich mißlang. Wir zweifeln jedoch nicht, daß es möglich ist, wenn die Aktionäre, Stadt und Staat nur die erforderlichen Kapitalien aufbringen; dann kann dieser Hafen und die Passage von Glückstadt auf Kiel sehr bedeutend werden. Es ist dies nämlich unbezweifelt der nächste Weg zwischen der Nordsee und Ostsee, wobei für den Verkehr zwischen beiden Meeren die schwierige Fahrt längs der Elbe, welche oberhalb Glückstadt, besonders in der Gegend von Blankenese, mehr und mehr versandet, und der Stader Zoll gespart wird.

Nach den neuesten Nachrichten steht zu erwarten, daß schon zum nächsten Sommer eine Mole an der Nordseite des Außenhafens auf Staatskosten werde erbaut, und eine Vertiefung des Hafens vermittelst einer zum Gebrauch für alle Landeshäfen gleichfalls auf Kosten der Staatskasse anzuschaffenden Dampfbagger-Maschine werde vorgenommen werden. Die Kosten der Ausbaggerung würden darnach von der Kommune abzuhalten sein. Wegen Herbeischaffung der erforderlichen Geldmittel zur Ausführung ferner nothwendiger Hafenanlagen, namentlich zur Anlegung von Docks, steht ein Vorschlag zur Berathung, der die Realisirung bedeutender, über eine umfassende Verbesserung des Hafens schon entworfener Pläne in Aussicht stellt.

3. Rendsburg-Neumünster Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Als im Jahre 1840 die Altona-Kieler Eisenbahn beabsichtigt wurde, bildete sich in der Stadt Rendsburg gleichzeitig ein Komité, welches sich zur Aufgabe stellte, von Rendsburg aus eine Zweigbahn in die Hauptbahn des Herzogthums an einem geeigneten Punkte einmünden zu lassen. Es erwarb zu dem Ende die Nivellements-Konzession unterm 29. Dezember 1840, wurde aber rücksichtlich seines Antrages, daß den Unternehmern der Hauptbahn auferlegt werden möge, die Zweigbahn an einem angemessen befundenen Punkte aufzunehmen, auf den §. 16 der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 verwiesen. Bei dem Mangel an Vertrauen zu der Rentabilität der Eisenbahnen, bei der gänzlichen Unbekanntschaft der Bevölkerung mit der großartigen Erscheinung unserer Zeit, war es damals nicht möglich, das Nivellement und die Vorarbeiten beschaffen zu lassen. Geleitet wurde man damals von der Betrachtung, welche sich auch durch die später über die Verkehrsverhältnisse angestellten Untersuchungen als richtig erwiesen hat, daß Rendsburg, eine Stadt von 10000 Einwohnern, die Hauptfestung des Landes, in der Mitte der Herzogthümer Schleswig und Holstein, an der Haupttheerstraße des Landes und an dem einzigen geeigneten Uebergangspunkte über die Eisenbahn belegen ist, und daß mithin in Rendsburg allein der ganze Schleswigsche Verkehr sich konzentriren könne, nicht aber in Kiel, welches den Verkehr der reichen Marschgegenden im Westen des Herzogthums Schleswig

Digitized by Google

gar nicht, den Verkehr der auf dem Rücken des Landes belegenen Städte Schleswig mit 12000, Flensburg mit 15000 Einwohnern, Apenrade, Hadersleben und des ganzen Jütlands, so wie des fruchtbaren, zwischen den Städten Schleswig und Flensburg belegenen Angelns mit einer Bevölkerung von 48000 Menschen und 3300 Einwohnern auf die Quadratmeile, nur auf einem Umwege von 3½ Meilen in sich aufzunehmen im Stande ist. Vor der Erbauung der Kiel-Altonaer Chaussee in den Jahren 1830—1834 war der Verkehr auch in Rendsburg konzentrirt, er hat sich aber, den Umweg von 3½ Meilen nicht scheuend, ganz nach Kiel hinziehen müssen, da die Hauptheerstraße über Rendsburg 10—14 Jahre in dem schlechtesten Zustande liegen blieb, während die gebahnte Straße von Kiel nach Altona dem Verkehre die größte Bequemlichkeit darbot. Ueberdies wird Rendsburg durch die Eider durchschnitten, welche mittelst des Schleswig-Holsteinschen Kanals mit der Ostsee verbunden ist, und passiren jährlich die in Rendsburg belegene Schleuse des Kanals etwa 4000 Schiffe aller Völker an der Nord- und Ostsee.

Wenn gleich die Eisenbahn im Jahre 1840 vorerst aufgegeben wurde, so blieb man doch keineswegs unthätig, sondern es wurde von den Kommunen Itzehoe, Rendsburg, Schleswig und Flensburg die Erbauung der großen Heerstraße des Landes vor dem Angriff der Chausseebauten von Seiten des Staats unternommen, so daß im Herbste des Jahres 1845 die Straße von Rendsburg nach Itzehoe südwärts und von Rendsburg nach Flensburg nordwärts vollständig chaussirt sein wird.

Unter diesen Umständen lag im Frühjahr 1844, als das Vertrauen zu der Rentabilität der Eisenbahnen die Bevölkerung Deutschlands etwas überschwänglich ergriff und man leider nur ein Projekt wünschte, um zeichnen zu können, nicht aber untersuchte, ob die Richtung der Bahn eine Haupthandelsstraße des Landes oder eine Winkelstraße desselben verfolgte, der Gedanke nahe, das Projekt einer Zweigbahn von Rendsburg nach Neumünster, als dem geeignetsten Punkte der der Vollendung damals nahen Altona-Kieler Hauptbahn wieder aufzunehmen. Es bildete sich ein Komité aus Einwohnern Rendsburgs und Neumünsters, und als dieses am 21. März 1844 seine erste gemeinschaftliche Sitzung in Rendsburg hielt, waren von Hamburg, wo das Projekt bereits bekannt geworden war, ohne Zuthun des Komité's, so viele Aufträge auf Promessenzeichnungen eingegangen, daß, da das Aktienkapital nach einer ganz muthmaßlichen Schätzung auf 2600 Aktien à 100 Stück Spezies pro Aktie oder 975000 Mark Kour. angenommen, nur 1700 der angebotenen Promessen angenommen und zugesichert, 900 Aktien aber für das Inland zu dessen Betheiligung bei dem Unternehmen einer förmlichen Aktienzeichnung nach ertheilter Konzession der Bahn von Seiten des Staats vorbehalten wurden. Die Aktienzeichner unterwarfen sich allen Bedingungen, welche das Komité demnächst aufstellen würde, und banden ihre Verpflichtung an keine Zeit. Von den Zeichnern wurden darüber Notarial-Urkunden eingereicht, die sich an die eigenhändig zu Protokoll beschaff-

Digitized by Google

ten Zeichnungen zweier Männer, welche ihre Promessen, laut der darüber eingereichten Urkunden, an sichere Abnehmer wiederum überließen, anschlossen.

Wir erwähnen an dieser Stelle in Bezug darauf, wie sich die Zeiten der Aktienzeichnungen geändert haben, nachfolgendes Beispiel. Von Salomon Heine und Anderen waren fast gleichzeitig 500 Aktien dem in Rendsburg bestellten Makler aufgegeben worden; da aber die 1700 Aktien bereits zugesichert worden, so konnten die 500 Aktien nicht mehr vergeben werden. Darüber entspann sich ein Streit unter den Hamburger Aktienzeichnern selbst, indem die Zeichner der 500 Aktien pro rata an den zugesicherten 1700 Aktien Theil zu nehmen verlangten. Ein Kompromiß unter dem Vorsitz des Herrn Senators Lutteroth-Legat entschied die Sache dahin, daß die 500 Aktien, als zu spät angemeldet, nicht zur Theilnahme kommen könnten. Die Männer nun, welche damals der Aktien nicht genug bekommen konnten, verweigerten späterhin die Zahlung und wollten durch Prozesse die Sache in die Länge ziehen, um sie so zu hintertreiben.

Die Vermessungen nahmen nach Beschaffung der Aktienzeichnungen sofort ihren Anfang; zu gleicher Zeit wurde der Regierung die Sachlage dargestellt, und von dieser der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft unverzüglich die Frage vorgelegt, ob sie von dem im §. 16 der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 ihr eingeräumten Vorzugsrechte zur Erbauung der Zweigbahn Gebrauch machen wolle oder nicht? Da die Sonderinteressen Kiels dahin strebten, die Straße über Rendsburg zu veröden und den Schleswigschen Verkehr in Kiel zu konzentriren, so wurde von Seiten der Kieler Mitglieder im Ausschusse der Altona-Kieler Gesellschaft die Erledigung der Frage verschleppt; der Ausschuß erklärte sich in der ersten Sitzung für nicht instruirt; es wurde eine Kommission niedergesetzt, um die Verkehrsverhältnisse zu untersuchen, und als diese ihren Bericht abgestattet hatte, wurde mit der Majorität einer Stimme beschlossen, — dem Vernehmen nach, — daß die Frage an die General-Versammlung zu bringen sei. Inzwischen wurde der Kostenanschlag im Monat Mai von dem Oberingenieur Dietz eingeliefert und mit dem Bericht über die Verkehrsverhältnisse unterm 31. Mai 1844 an die Eisenbahn-Kommission eingesendet. Ein paar Tage später wurden bereits die Wirkungen des bekannten preußischen Gesetzes vom 24. Mai 1844 an der Hamburger Börse fühlbar, und als demnächst, unterm 19. Juni, das Patent des Königs von Dänemark bekannt wurde, aus welchem die Hamburger Aktienzeichner zu ersehen wähnten, daß alle Promessenzeichnungen vor ertheilter Konzession ungesetzlich seien, während nur, dem Aktienschwindel zu wehren, die bisher gültigen Bestimmungen über Eisenbahn-Unternehmungen geschärft werden sollten, liefen Proteste wider die geschehenen und angenommenen Aktienzeichnungen von einigen Zeichnern ein.

Am 28. Juni 1844 entschied sich die General-Versammlung der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft dahin, daß die an sie gerichtete Frage nach dem Statut gar nicht vor die Versammlung gehöre, und sprach sich mit großer Majorität für den Antrag des Ausschusses aus, daß die Zweigbahn einer eigenen Gesellschaft zu überlassen sei.

Digitized by Google

Unterm 4. Juli wurde demgemäß das Central-Komité der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn aufgefordert, das Programm einzusenden, und nachdem solches unter dem 9. Juli geschehen war, erfolgte unterm 26. Juli nachstehende Konzession zur Aktienzeichnung:

„Wir wollen dem Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn-Komité die Erlaubniß Allergnädigst ertheilt haben, zur Aktienzeichnung für die Erbauung dieser Eisenbahn durch das von demselben eingesandte, nach den allerunterthänigsten Vorschlägen Unserer Eisenbahn-Kommission abzuändernde und zur öffentlichen Kunde zu bringende Programm auffordern zu dürfen. Jedoch ist dem gedachten Komité zu eröffnen, daß in Gemäßheit der Bekanntmachung vom 19. Juni d. J. die in dem §. 4 und in den §§. 11—14 der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 angegebenen Begünstigungen diesem Unternehmen nicht werden zu Gute kommen können, so wie daß hinsichtlich des Verhältnisses des Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn-Unternehmens zu dem Postwesen die nähere Entscheidung vorbehalten würde."

Hierdurch wurden die in der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 enthaltenen Begünstigungen dem Unternehmen zwar entzogen, weil es keine Verbindung der Ost- und Nordsee zum Zweck hatte; da aber das Komité der Ansicht war, daß der innere Verkehr eben so heilbringend für das Land sei als jeglicher sonst, so kam es nachträglich um diese Begünstigungen ein, erhielt jedoch nur die Stempelpapierfreiheit, während die übrigen ihm entzogen blieben. Zugleich wurde die Gesetzmäßigkeit der Promessenzeichnung anerkannt, indem erlaubt wurde, im Programm zu sagen, daß 1700 Aktien bereits zugesichert seien, mithin nur noch 900 für das Inland reservirte Aktien übrig blieben, zu deren Ankauf das Central-Komité unterm 22. September unter folgenden Bedingungen aufforderte:

§. 1.

Es bildet sich eine Aktiengesellschaft, welche den Namen „Rendsburg-Neumünsterſche Eisenbahngesellschaft" führt, und welche die Erbauung einer von Rendsburg aus in die Altona-Kieler Eisenbahn bei Neumünster einmündenden Zweigbahn im oben angegebenen Umfange zum Zwecke hat.

§. 2.

Das Kapitalvermögen der Gesellschaft wird gebildet durch 2600 Aktien, jede zu 100 Spez. (9¾ Stück auf die Mark fein), und beträgt also 260000 Spez. oder 975000 Mark. Diese Summe kann indeß durch Beschluß der General-Versammlung, falls ein zweites Geleise späterhin nöthig werden sollte, unter Allerhöchster Genehmigung erhöht werden.

§. 3.

Jeder resp. Zeichner von Aktien, und nach Einzahlung von 40 Prozent jeder Inhaber einer Aktie oder des die Aktie interimistisch repräsentirenden Dokuments ist Mitglied der Gesellschaft.

§. 4.

Die Aktienzeichnung wird am 7. Oktober d. J. in Rendsburg und Neumünster eröffnet. An den ersten zwei Tagen dürfen nur einzelne Aktien gezeichnet werden, am dritten und vierten 5 Aktien, und am fünften und sechsten jede Anzahl. Die

Digitized by Google

Zeichnung geschieht vermittelst Ausfüllung gedruckter Exemplare mit Unterzeichnung des vollen Namens, Standes und Wohnortes. Auch im Auftrag für Dritte kann bei gehöriger Legitimation gezeichnet werden.

§. 5.

Gleich bei der Zeichnung werden 5 Prozent eingezahlt und dafür Quittung ertheilt. Sollte das Unternehmen nicht zu Stande kommen, so werden die gezahlten 5 Prozent ohne Abzug zurückgezahlt. Das Komité erklärt sich für alle geschehenen Zahlungen verantwortlich.

§. 6.

Fernere Zahlungen geschehen nach erfolgter Konstituirung der Gesellschaft dergestalt, wie der Bau es erfordert, doch jedesmal nach einer wenigstens 14 Tage vorher im Rendsburger, Itzehoer und Kieler Wochenblatt, im Altonaer Merkur und in der Börsenhalle geschehenen Aufforderung.

§. 7.

Bei Einzahlung der ersten Rate wird für jede Aktie ein besonderer, mit dem Namen des Zeichners und mit der Aktiennummer versehener Interimsschein ertheilt. Nach Einzahlung von 40 Prozent wird dieser Interimsschein gegen eine auf Inhaber lautende Aktie kostenfrei umgetauscht.

§. 8.

Der Zeichner der Aktie haftet unbedingt für die Einzahlung des Betrages derselben, wenn nicht die Gesellschaft ihn durch gestattete Umschreibung des Interimsscheins auf den Namen eines neuen Besitzers seiner Verbindlichkeit zur Leistung der ferneren Einschüsse entläßt. Dieses darf jedoch von Seiten der Gesellschaft erst dann geschehen, wenn 40 Prozent des Nominalbelaufs der Aktie bereits eingezahlt worden sind. Bei jeder folgenden Cession kommen die nämlichen Bestimmungen zur Anwendung.

Wenn Inhaber von Aktien aber nach Einzahlung von 40 Prozent eine festgesetzte Terminalzahlung innerhalb 4 Wochen nach dem angekündigten Zahltage nicht leisten sollten, so wird zuvörderst in den genannten öffentlichen Blättern eine Aufforderung, die Zahlung innerhalb der nächsten 4 Wochen mit einem Aufschlage von 5 Spezies zu leisten, erlassen, und wenn auch dann keine Zahlung erfolgt, so sind solche Aktien-Inhaber, ohne ihrerseits von Entrichtung des vollen Nominalbelaufs der Aktie liberirt zu sein, aller Rechte an die Gesellschaft verlustig, und diese ist berechtigt, anstatt der erloschenen Aktienscheine andere auszufertigen und zu ihrem Besten zu veräußern.

§. 9.

Gleich nach geschlossener Aktienzeichnung wird das Central-Komité eine General-Versammlung sämmtlicher Aktionäre berufen. Zu dieser General-Versammlung sind die Aktionäre durch eine in die §. 6 genannten Zeitungen einzurückende Bekanntmachung 8 Tage vorher einzuladen; in dieser haben die Inhaber

von	1	bis	3	inkl.	Aktien	1	Stimme,
=	4	=	10	=	=	2	=
=	11	=	25	=	=	3	=
=	26	=	50	=	=	4	=
=	51	=	100	=	=	5	=
=	101	=	200	=	=	6	=

und für jede ferneren 100 Aktien bis zur Anzahl von 600 Aktien eine Stimme mehr.

Digitized by Google

Abwesende können einen Aktionär zur Abgebung ihrer Stimme bevollmächtigen, jedoch darf Niemand als Bevollmächtigter mehr als 5 Stimmen abgeben.

Die Beschlüsse der Aktionäre werden durch Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Die Nichterschienenen oder nicht durch Vollmacht Vertretenen sind an die Beschlüsse der Anwesenden gebunden.

§. 10.

Die Wahl eines Ausschusses, welcher aus 9 Mitgliedern bestehen soll, von denen 3 in Rendsburg und 3 in Neumünster wohnen müssen, und welcher das Bau- und das künftige Betriebs-Direktorium zu wählen und der Regierung das von ihm auszuarbeitende Gesellschaftsstatut vorzulegen hat, geschieht durch Abgabe von Stimmzetteln. An den solchergestalt erwählten Ausschuß hat das Central-Komité sein Rechnungswesen abzugeben und wird von jenem liquidirt.

Nachdem noch inzwischen ein Kontrakt mit der Altona-Kieler Gesellschaft wegen Uebernahme des Betriebes auf der Zweigbahn abgeschlossen war, begann am 7. Oktober 1844 die förmliche Zeichnung der dem Inlande reservirten 900 Stück Aktien, und wurden dieselben in weniger als 14 Tagen vollständig gezeichnet, da das Vertrauen zu der Rentabilität der Bahn, nach den Erfahrungen, welche die Altona-Kieler Bahn darbot, um so weniger bezweifelt wurde, als die Zweigbahn bei den sehr günstigen Bodenverhältnissen und bei der Sparsamkeit, mit welcher die Bauten ausgeführt werden sollen, nur die Hälfte der Kosten pro Meile erfordert, welche bei der Altona-Kieler Bahn aufgewendet sind.

Gleichzeitig wurden die Hamburger Zeichner aufgefordert, ihre Promessenzeichnung zu vollziehen, sich, da jetzt die Bedingungen von Seiten des Komité's für die Ausführbarkeit des Unternehmens erfüllt waren, den Bedingungen des Programms zu unterwerfen und den planmäßigen Einschuß von 5 Prozent zu leisten. Nur der Kaufmann J. S. Israel in Altona, welcher unter denselben Bedingungen wie die Hamburger gezeichnet hatte, erkannte seine Zeichnung an, leistete seinen Einschuß und unterwarf sich den Bedingungen des Programms. Die übrigen Hamburger Aktienzeichner sträubten sich, ihren Verpflichtungen nachzukommen, nicht, weil sie das Unternehmen für nicht rentabel hielten oder sich durch ihre ausgestellten Verpflichtungsakten für nicht gebunden erachteten, sondern weil, wenn sie hier ohne Weiterungen ihre Verpflichtungen anerkannten, sie auch an die vielen übrigen, auf gleiche Weise gezeichneten Aktien für die Rendsburg-Eckernförde, Glückstadt-Heider ꝛc. Bahn gebunden wären.

Als nun die Verhandlungen des Central-Komité's mit den Hamburger Aktienzeichnern zu keinem Erfolge führten, beschloß dasselbe, zufolge des §. 9 des Programms, eine General-Versammlung zu berufen und derselben zum Beschluß vorzustellen, ob die Aktionäre sich zur Gesellschaft konstituiren wollten. Diese Versammlung wurde am 23. Dezember in Neumünster gehalten und hatten sich die Betheiligten dazu zahlreich eingefunden. Nachdem von dem Agenten Renck der Bericht des Central-Komité's vorgetragen, wurden die Verhandlungen mit der Regierung, mit der Altona-Kieler Gesellschaft wegen Uebernahme des Betriebes und mit den Hamburger Aktio-

Digitized by Google

nären, sammt den betreffenden Aktenstücken, so wie der spezielle Kostenanschlag des Oberingenieurs Dietz mit allen Zeichnungen vollständig vorgelegt. Nach dem Vortrage des Berichterstatters erhob sich der Kammerherr, Graf C. v. Reventlow, welcher zufolge Allerhöchsten Befehls der Versammlung als Regierungsorgan beiwohnte, insbesondere dazu veranlaßt durch Aeußerungen des Komité's über die Absicht der Regierung bei Erlassung der Bekanntmachung vom 19. Juni d. J., und erklärte, daß er zwar mit einer speziellen Instruktion hierüber nicht versehen sei, auch ihm die Verhandlungen des Komité's mit der Königl. Eisenbahn-Kommission offiziell nicht bekannt seien, daß er indeß, dem im Bericht enthaltenen Grundsatze zu widersprechen, keine Veranlassung finde; daß die Bekanntmachung vom 19. Juni d. J. dem Aktienschwindel zwar Einhalt habe thun sollen, sie aber an den bisher geltenden Bestimmungen nichts geändert habe, und nach seiner Ansicht daher auch das Rechtsverhältniß zwischen dem Komité und den Aktienzeichnern durch die Bekanntmachung unberührt geblieben sei. Nach dieser mit großer Freude von der Versammlung aufgenommenen Erklärung wurden zwei dem Komité an demselben Tage insinuirte Proteste Hamburgischer Aktionäre, welche 1043 Aktien gezeichnet hatten, verlesen, in welchem sie als *Inhaber von Aktien* und als *Renitenten* sich bekannten, daneben nur noch Einreden gegen ihre Verpflichtung vorbrachten. Nach Verlesung derselben wurde einstimmig beschlossen, daß von denselben keine Notiz zu nehmen sei, eine Antwort, welche in gleicher Weise von dem Komité bereits ertheilt war. Als hierauf von dem Präsidium die Frage gestellt war, ob die General-Versammlung sich als Gesellschaft konstituiren wolle, wurde dieselbe einstimmig bejaht und hierauf von der nunmehr konstituirten Gesellschaft dem Komité der Dank derselben für seine Bemühungen einstimmig abgestattet.

Durch dieses feste Auftreten der einheimischen Aktionäre änderte sich die Sachlage wesentlich, denn von den in Hamburg gezeichneten 1600 Aktien wurden bald darauf 557 eingezahlt. Wenn gleich das Komité es für möglich hielt, die nicht eingezahlten Hamburger Aktien unterzubringen, so wollte es die Zeichner dennoch nicht entlassen, um einen später etwa wieder auftauchenden Schwindel nicht zu begünstigen; es wollte vielmehr der Hamburger Börse die Lehre geben, daß Jeder bedenken möge, was er zu zeichnen und im ungünstigsten Falle einzuzahlen im Stande sei, daß er aber, wenn er gezeichnet, auch ohne chikanöse Rechtsmittel sein Wort zu halten verpflichtet sei.

Sämmtliche inländische Aktionäre verdoppelten daher, mit wenigen Ausnahmen, ihre Zeichnungen, und diese Nachzeichnungen sollten als Prioritäts-Anleihe die Hamburger Aktien so lange ersetzen, bis durch die Gerichte über die Rechtsbeständigkeit der erwähnten Zeichnungen entschieden sein würde.

Der Kours der Aktien begann sich jedoch so zu heben, daß diese letztere Maaßregel nicht nöthig wurde; denn unter dem 2. Februar 1845 konnte die Direktion bekannt machen, daß die Prioritäts-Anleihe, um die nicht eingezahlten 1043 Aktien zu ergänzen, nicht erforderlich sei, indem sämmtliche Quittungen eingelöst worden seien.

Digitized by Google

Alle Vorkehrungen zum Angriff des Baues sind jetzt getroffen, wegen Holz- und Steinlieferungen ist kontrahirt, die Erdarbeiten beginnen, sobald die Jahreszeit es zuläßt, und schon im Spätsommer 1845 hofft man die Bahn fertig zu haben. Das feste, ebene Terrain gewährt die Aussicht, daß diese Bahnstrecke schnell und wohlfeil hergestellt werden kann.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Die Bahn beginnt an dem südlichen Ende auf dem Bahnhof der Altona-Kieler Eisenbahn in Neumünster, geht in fast gerader Linie nach dem Kirchdorfe Nortorf und von da mit einem sehr flachen Bogen in möglichst gerader Linie, dem Meierhofe Bockelholm und dem Dorfe Osterrönfeld vorbei, nach dem Bahnhof bei Rendsburg innerhalb der Demarkationslinie der Festung. Eine Vereinigung mit dem Bahnhof der projektirten Rendsburg-Flensburger Eisenbahn vor dem Prinz-Wilhelm-Ravelin der Festung wird späteren Verhandlungen vorbehalten.

Die Länge der Bahn in dieser Richtung wird etwa 4½ Meilen betragen.

Bahnhöfe sind projektirt: in Neumünster und Rendsburg; Anhalteplätze: in Nortorf und Bockelholm.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind nach dem speziellen Kostenanschlage des Oberingenieurs Dietz, wie folgt, berechnet:

Gegenstand.	Kostenbetrag. einzeln. Mark.	ß	im Ganzen. Mark.	ß
A. Erd- und Planirarbeiten.				
1. Das Zurückwerfen des guten Bodens ist berechnet zu	12750	—		
2. Die Herstellung der Auf- und Abträge zu .	96145	—		
3. Die Planirarbeiten	17588	2		
4. Utensilien sind veranschlagt zu	10500	—		
5. Dazu 10 Prozent für Aufsicht und Wächterlohn und für unvorhergesehene Fälle . . .	13716	14		
Summe A.			150700	—
B. Expropriations- und Entschädigungskosten.				
Diese sind speziell veranschlagt zu			70000	—
C. Brücken und Durchlässe.				
1. 10 Brücken von 6, 12, 16 und 20 Fuß Weite zu	39259	11		
Latus	39259	11		

Digitized by Google

Gegenstand.	Kostenbetrag. einzeln. Mark.	ß	im Ganzen. Mark.	ß
Transport	39259	11		
2. 4 Durchlässe von 3 und 4 Fuß Weite und Höhe zu	4346	6		
3. 6 Durchlässe von 2 und 2 Fuß Weite und Höhe zu	3553	4		
4. 72 Durchlässe von künstlichem Sandstein zu	4158	—		
5. Für unvorhergesehene Fälle, Aufsicht, Wächterlohn, Utensilien ꝛc. 10 Prozent	5182	11		
Summe C.			56500	—
D. Oberbau.				
1. Schienen, Platten, Nägel und Schwellen	370984	—		
2. Arbeitslohn, Utensilien, Aufsicht und Wächterlohn	93594	4		
3. Für Ausweichungen und Doppelbahnen auf den Anhalteplätzen und Bahnhöfen, 10 Prozent mit	46421	12		
Summe D.			511000	—
E. Wegekreuzungen.				
36 Wegeübergänge nebst Appareillen, speziell veranschlagt zu			8700	—
F. Einfriedigungen.				
Diese sind speziell veranschlagt zu			23600	—
G. Bahnhöfe und Anhalteplätze.				
I. Bahnhof zu Neumünster.				
1. Herstellung des Wegeüberganges für die Landstraße nach Rendsburg 500 Mrk.				
2. 50 Pott Auftrag aus dem Abtrag daselbst und zur Seite zu gewinnen mit 30 Ruth. Transport, pro Pott 7 Mark 8 ß 375 "				
3. Bau einer Wagenremise von 40′ Länge und 56′ Breite 4500 "				
4. Für Planiren, Abpflastern und insgemein 625 "				
Einrichtungen zu Neumünster	6000	—		
II. Nortorf.				
1. Ankauf des Platzes von 3¾ Morgen Land à 300 Mark 1125 Mrk.				
2. 175 Pott Abtrag abzulagern, pro Pott 6 Mark 1050 "				
3. Ein kleines Haus für den Aufseher mit Billetausgabe 1800 "				
Latus 3975 Mrk.				

Digitized by Google

Gegenstand.	Kostenbetrag. einzeln. Mark.	ß	im Ganzen. Mark.	ß
Transport 3975 Mrk.				
4. Ein kleiner hölzerner Güterschuppen 900 =				
5. Einfriedigung, Planiren, Abpflasterung und insgemein . . . . . 625 =				
Kosten des Anhalteplatzes zu Nortorf	5500	—		
III. Bockelholm.				
1. Ankauf des Platzes, 3¾ Tonnen, à 200 Mark . . . . . 750 Mrk.				
2. 390 Pott Auftrag zur Seite zu gewinnen, mit 20 Ruth. Transport pro Pott 6 Mark . . . . . 1940 =				
3. Ein kleines Haus für den Aufseher mit Billetausgabe . . . . . 1800 =				
4. Ein hölzerner Güterschuppen . 900 =				
5. Einfriedigungen, Pflaster und insgemein . . . . . 610 =				
Kosten des Anhalteplatzes Bockelholm	6000	—		
IV. Bahnhof zu Rendsburg.				
1. Ankauf des Platzes, 3¾ Morgen, à 500 Mark . . . . . 1875 Mrk.				
2. Bau eines Wartegebäudes . . . 7088 =				
3. Personenhalle, zugleich Wagenremise . . . . . 6665 =				
4. Güterschuppen . . . . . 3695 =				
5. Maschinenhaus mit Wasserstation . 7165 =				
6. Einfriedigungen und Planiren . 3500 =				
7. Herstellung einer großen Drehscheibe . . . . . 5000 =				
8. Insgemein für Pflaster u. dergl. . 2512 =				
Kosten des Bahnhofes zu Rendsburg	37500	—		
Summe G.			55000	—
H. Insgemein.				
1. Kosten zur Bildung der Gesellschaft . . .	7000	—		
2. Vermessungs- oder Veranschlagungskosten .	6000	—		
3. Direktion und Verwaltung	6000	—		
4. Bauführung und Aufsicht	8000	—		
5. Buchführung, Druckkosten, Insertionen und Prozeßkosten ꝛc.	8000	—		
6. Für Wächterhäuser und Signalwesen . . .	20000	—		
7. Für unvorhergesehene Fälle	44500	—		
Summe H.			99500	—
Total-Baukosten			975000	—

oder 260000 Spezies.
= 390000 Thlr. preuß. Kour.

Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich hiernach auf die geringe Summe von 86666 Thlr. preuß. Kour.; jedoch, wie oben erwähnt, ohne Betriebsmaterial, indem der Betrieb von der Altona-Kieler Eisenbahn übernommen ist.

Digitized by Google

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.

Von der Bahn liegen:

2509,08	Ruthen oder	35	Proz.	horizontal.
1204,96	" "	17	"	in $\frac{1}{300}$.
600,0	" "	8,5	"	" $\frac{1}{200}$.
1929,52	" "	27	"	" $\frac{1}{100}$.
884,44	" "	12,3	"	" $\frac{1}{100}$.

Die Länge der geraden Linien beträgt 5925,5 Ruthen oder 83 Proz.
" " " " Bogen " 1198,5 " " 17 "
im Ganzen 7124,0 Ruthen.

Von letzteren liegen

540,19	Ruthen oder	7,6	Proz.	in	Kurven	von	250	Ruth. Radius,
216,02	" "	3	"	"	"	"	400	" "
58,3	" "	0,8	"	"	"	"	600	" "
384,44	" "	5,6	"	"	"	"	800	" "
1198,95	Ruthen.							

Die Steigungs-, so wie die Krümmungsverhältnisse der Bahn sind daher höchst günstig zu nennen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Bahn bekommt eine 16 Fuß breite Dammkrone, für alle Dämme zweifache und für die Einschnitte 1½fache Böschungen wie die Altona-Kieler Bahn.

Die die Bahn kreuzenden Gewässer sind:

1. Die Fuhlenbecke, in einer Moorniederung von 16 Fuß Moor;
2. die Linnbecke bei der Stampfmühle;
3. die Wehraue;
4. die Mühlendorfer Aue;
5. die Bockeler Mühlenaue;
6. die Kalberdicks-Aue bei Timmaspe;
7. die Aalbecke.

Außer der Moorstrecke an der Fuhlenbecke kommen noch einige theils kürzere, theils längere Moorstrecken vor, die jedoch überall auf Sand liegen und die durch Vertiefung der Abzugsgräben entwässert werden können, was dem umliegenden Terrain zum großen Vortheil gereichen wird. Zur größern Sicherheit ist jedoch angenommen, daß alles Moor durch den darauf zu legenden Damm zur Seite gedrängt wird und der Raum wieder mit Sand ausgefüllt werde.

Die zu erbauenden Brücken sollen mit einem Unterbau auf Felsen und mit hölzernem Oberbau versehen werden; Felsen sind in hinreichender Menge überall vorhanden; die geringe Höhe der Dämme läßt aber größtentheils keine Wölbung zu, nur die Brücke über die Fuhlenbecke bei Osterrönfeld, von 14 Fuß Spannweite, wird ganz massiv. Die Durchlässe unter den kreu-

Digitized by Google

zenden Wegen werden aus künstlichen Sandsteinen angefertigt, der zu billigen Preisen zu haben ist.

Der Oberbau ist ganz so wie bei der Altona-Kieler Bahn angenommen, indem Vignoles-Schienen von 56 Pfund pro Yard, von 3 zu 3 Fuß im Mittel, durch eichene Querschwellen unterstützt werden, welche eine Länge von 8 Fuß und eine Stärke von 8 Zoll haben.

Die Gebäude auf dem Rendsburger Bahnhofe werden von Fachwerk erbaut, wie es schon die Lage derselben innerhalb der Demarkationslinie der Festung erfordert; die bei Nortorf und Bockelholm so einfach wie auf der Hamburg-Bergedorfer Bahn, also an jedem Platze nur ein kleines Billetgebäude; eben so einfach der Anschluß bei Neumünster.

g. Wahrscheinlicher Verkehr auf der Bahn, so wie die hieraus entstehenden Betriebseinnahmen, Betriebskosten und Rentabilität.

Ueber den zu erwartenden Verkehr sagt das Komité in dem Allerhöchst genehmigten Programm Nachstehendes:

„Die Untersuchungen über die Betriebsverhältnisse der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn, welche vor ertheilter Konzession der Königl. Eisenbahn-Kommission zur Prüfung vorgelegt sind, bieten ein sehr erfreuliches Resultat. Nach denselben werden mit den nächsten Eventualitäten die Bahn passiren:

etwa 350000 Zentner Güter,
96000 Personen,
10000 Ochsen,
7—8000 Stück kleines Vieh (Schweine, Hammel u. s. w.).

Es ist dabei das Zustandekommen der Rendsburg-Flensburger Bahn im Auge gehalten, und es ist nachzuweisen, daß der Verkehr Flensburgs, Schleswigs und Rendsburgs, überhaupt des nördlichen und westlichen Schleswigs, der Bahn gänzlich zufallen muß, da weder der Bezug auf den Sandwegen, noch der Bezug per Eisenbahn und Wasserstraße über Kiel die Konkurrenz mit der Eisenbahn wird aushalten können. Jedenfalls wird zum Herbst 1845 mit der Eröffnung der Eisenbahn die Chaussee von Itzehoe über Rendsburg bis Flensburg dem Verkehr übergeben sein.

Ohne alle Eventualitäten beträgt schon jetzt der Verkehr Schleswigs und Rendsburgs mit Hamburg-Altona und mit dem Inlande etwa 240000 Ztr. Die Anzahl der Reisenden vom Herzogthum Schleswig und von Rendsburg nach Hamburg-Altona und nach anderen Orten ist, nach sorgfältiger Ermittelung, 43200 Personen, von welchen 24000 Personen mit Diligencen, Extrapost, Lohnfuhrscheinen und Privatfuhrwerk, und 16000 Reisende auf Wochenwagen und auf ordinärer Post gefahren sind. Der Rest sind Fußreisende.

Diese Anzahl ist bei den so schlechten Sandwegen jedenfalls einer sehr großen Entwickelung fähig. Die Altona-Kieler Chaussee hat den Verkehr der Reisenden vom Sandweg zur Chaussee versechsfacht, und es wird von der Chaussee zur Eisenbahn eine Zunahme von 9 : 20 angenommen; es ist deshalb gewiß ein Minimum, wenn man die Vermehrung des Schleswigschen

Digitized by Google

Verkehrs mit Hamburg-Altona auf der Neumünsterschen Bahn, welche denselben konzentrirt, vom Sandwege zur Eisenbahn, ohne die Durchgangsperiode einer Chaussee, nicht stärker annimmt als die Altona-Kieler Gesellschaft von der Chaussee zur Eisenbahn.

Die Klassifikation nach den drei verschiedenen Plätzen ist auf der Altona-Kieler Bahn angenommen wie 1 : 5 : 14; nach demselben Verhältniß rechnet das Komité

4800 Personen I. Klasse,
24000 „ II. „
67000 „ III. „

und dies um so unbedenklicher, wenn man bemerkt, daß jetzt schon 24000 I. und II. Klasse reisen, die Vermehrung also fast nur auf die dritte Klasse fallen wird.

Der Viehverkehr wird eine der bedeutendsten Einnahmequellen der Bahn werden. Es passiren nämlich jährlich durch Rendsburg nach Hamburg-Altona einerseits und Lübeck und Mecklenburg andererseits 10000 Ochsen, vom Herzogthum Schleswig über Rendsburg nach dem Herzogthum Holstein 14- bis 15000 Stück, von Friedrichsstadt über Heide und Itzehoe etwa 20000 Stück, so daß der ganze Ochsenverkehr Schleswigs zwischen 40- und 45000 Stück zu rechnen ist. Auf dem Friedrichsstadt-Itzehoer Viehverkehr würde, falls eine Heider Bahn zu Stande kommen sollte, nicht zu rechnen sein; der Vortheil des Transports von fettem Vieh ist aber so sehr in die Augen springend, daß die 10000 Stück fette Ochsen unbedingt der Bahn verfallen, und selbst die Starken- (Jungvieh-) Händler werden es stets vorziehen, ihr Vieh per Eisenbahn zu senden, wenn der Transport nicht theurer zu stehen kommt als nach der Taxe der Altona-Kieler Gesellschaft. Die Ausfuhr von lebenden Schweinen und Hammeln ist seit 6 Jahren fast um das Doppelte gestiegen, und nur die schlechten Wege haben das Herzogthum Schleswig bisher gehindert, ähnlichen Antheil daran zu nehmen, wie Holstein; die größte Wahrscheinlichkeit liegt aber vor, daß dieser wichtige Exportartikel durch die billige Fracht und durch schleunige Beförderung, namentlich nach der Vollendung der Berlin-Hamburger und der Haarburg-Hannoverschen, ungemein zunehmen wird."

Die Betriebskosten der Bahn schätzt der Oberingenieur Dietz nach den Präliminarien vom 6. Juli 1844, wie folgt, ab:

Es gehen täglich zwei Züge hin und zurück, giebt pro Tag 17 Meilen oder im Jahr 6205 Meilen.

1. Die Bahnunterhaltung wird nach den wirklichen Kosten berechnet und beträgt:

für 1 Bahningenieur	1200 Mrk.
„ 2 Oberbahnwärter	1080 „
„ 20 Bahnwärter à 300 Mrk. . . .	6000 „
Latus	8280 Mrk.

Digitized by Google

Transport 8280 Mrk.

für Unterhaltung der Bahn pro Meile 1500 Mrk.

Auswechseln von Schwellen und Schienen . . . . 1500 ;

3000 Mrk.

giebt für 4¼ Meilen . . 12750 ;

Insgemein . . . . . 1500 ;

22530 K. Mrk.

2. Gebäude. Die Gebäude, Drehscheiben und Weichen kosten 40000 Mrk., davon Reparatur 1 Proz. . . . . 400 ;

3. Festes Personal auf den Bahnhöfen.

1 Gehülfe in Neumünster . . . . . 500 Mrk.

1 Bahnhofaufseher in Nortorf . . . 1000 ;

1 ; ; Bockelholm . . 500 ;

1 ; ; Rendsburg 1320 Mrk.

2 Gehülfen in Rendsburg 750 ;

2070 ;

1 Wächter . . . . . 330 ;

4400 ;

4. Bei der Altona-Kieler Gesellschaft kosten:

Bureau- und Druckkosten, Porto, Insertion ꝛc. . . . . 16000 Mrk.

Das Fahrpersonal . . . . . 43200 ;

Auf- und Abladen der Güter . . . 26666 ;

55866 Mrk.

oder pro Fahrmeile 1 Mrk. 10⅓ ß.

Dabei sind die Züge der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn eben so groß gerechnet als die Altona-Kieler (bei kleineren Zügen wird dieselbe geringer), giebt für 6205 Meilen . . . 10397 Mrk.

5. Lokomotivaufwand.

Für die Altona-Kieler Bahn:

Coaks, Oel ꝛc. . . . . 44310 Mrk.

Reparatur . . . . . 31609 ;

Gehalte . . . . . 25575 ;

101494 Mrk.

oder pro Fahrmeile 3 Mrk., giebt für 6205 Meilen . . . . . 18615 Mrk.

6. Unterhaltung der Wagen 12644 Mrk. oder pro Fahrmeile 6 ß, giebt für 6205 Meilen . . . . . 2327 ;

Latus 27330 K. Mrk.

Digitized by Google

Transport 27330 K.Mrk.

7. Anschaffung von Lokomotiven und Wagen ꝛc. 675000 Mrk., davon 4 Prozent giebt 27000 Mrk. oder pro Fahrmeile 12½ ß, giebt für 6205 Meilen . . . . 4964 Mrk.

36213 Mrk.

Für die geringeren Zinsen, indem zum Betrieb aller drei Bahnen, der Altona-Kieler, der Glückstädter und der Rendsburg-Neumünsterschen nur das Kapital der Anschaffung von Wagen und Lokomotiven um 125000 Mrk. vermehrt wird, so wie mit Berücksichtigung der kleineren Züge für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn gegen die Altona-Kieler kommen in Abzug 5 Prozent oder . . . . . 1811 ;

bleiben also 34402 ;

8. Für einen Hülfsarbeiter am Bureau . . . . . 1500 ;
9. Für Insgemein (Unglücksfälle ꝛc.) sind bei der Altona-Kieler Bahn gerechnet 22500 Mrk. oder ¾ Mrk. pro Fahrmeile, giebt für 6205 Meilen . . . . . 4136 ;
10. Direktions- und Ausschußkosten . . . . . 2500 ;
11. Für außerordentliche Fälle ꝛc. . . . . 2132 ;

Summe aller Ausgaben 72000 K.Mrk.
oder 16800 Mark pro Meile.

Mit Bezug hierauf sagt das Komité in dem erlassenen Programm:

„Rechnet man dazu 4 Prozent Zinsen des Anlagekapitals mit etwa 9000 Mark pro Meile, so würde die Bahn, um Zinsen zu halten, etwa 25800 Mark pro Meile einnehmen müssen. Dazu ist der jetzige Verkehr hinreichend und es gestaltet sich der Kalkul folgendermaßen:

	Mark.	ß
4800 Personen I. Klasse à 9 ß . . .	2700	—
19200 ; II. ; à 6 ß . . .	7200	—
19200 ; III. ; à 3 ß . . .	3600	—
10000 Ochsen à 9 ß	5625	—
7500 Schweine à 3 ß	1406	4
240000 Ztr. Güter à 6 ß	7500	—
Summe	28031	4

Die ganze Vermehrung des Verkehrs fällt über den gewöhnlichen Zinsfuß hinaus, mithin als ein Zuschuß den Aktionären anheim.“

Digitized by Google

4. Rendsburg-Schleswig-Flensburger Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Als im Frühjahr 1844 das allgemeine Interesse der Börsen sich den Eisenbahnen zuwandte, entstand auch die Idee, eine Verlängerung der Altona-Kieler Eisenbahn nach Norden herbeizuführen. Den Aktionären der Altona-Kieler Eisenbahn konnte ein solcher Plan nur willkommen sein, da eine Verlängerung ihrer Bahn den Verkehr auf derselben nothwendig vermehren mußte; die nördlich gelegenen Distrikte konnten nur gewinnen, wenn sie unmittelbar an den Vortheilen der Bahn Theil zu nehmen hofften. Der Plan einer Verlängerung der projektirten Neumünster-Rendsburger Bahn über Schleswig nach Flensburg fand daher große Theilnahme. Das hierzu von dem sich gebildeten Komité als hinreichend gehaltene Anlagekapital wurde auf 1,200000 Spezies, in Aktien zu 100 Spezies das Stück, berechnet, und hiervon schon in einer am 29. März 1844 gehaltenen Versammlung 1,000000 Spezies gezeichnet, wogegen 2000 Stück Aktien für die Betheiligung der Städte Schleswig, Flensburg und Rendsburg vorbehalten wurden.

Am 9. April trat hierauf ein Central-Ausschuß aus den Komité'en aller drei Städte in Schleswig zusammen, um hinsichtlich der Vorarbeiten zur Projektirung der Eisenbahnlinie die erforderlichen Schritte einzuleiten. In Folge der gefaßten Beschlüsse wurde an den Ober-Ingenieur Dietz das Ansuchen gestellt, das Nivellement ꝛc. dieser Linie zu übernehmen. Auf die Anträge der von Apenrade und Friedrichsstadt gesandten Abgeordneten, die Bahn nach Apenrade zu verlängern und von Rendsburg nach Friedrichsstadt eine Zweigbahn anzulegen, ging das Komité aber nicht ein. — Wegen Erlaubniß zum Nivellement der Linie wurde hierauf bei der Regierung eingekommen, und erfolgte auf diese Vorstellung unterm 12. Mai 1844 von der Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen nachstehende Resolution des Königs:

Wir wollen dem zur Erbauung einer Eisenbahn von Rendsburg über Schleswig nach Flensburg zusammengetretenen Komité die Erlaubniß zur Nivellirung der betreffenden Bahnlinie mit dem Vorbehalte der Anlegung von Zweigbahnen sowohl in östlicher als in westlicher Richtung ertheilt haben, und ist dem zur Erbauung einer Eisenbahn von Kiel über Eckernförde und durch Schwansen und Angeln nach Flensburg zusammengetretenen Komité, mit Rücksicht darauf, daß eine Bahn von Rendsburg über Schleswig nach Flensburg aus allgemeinen Gründen, und besonders wegen der größeren Leichtigkeit des Beschlusses von Zweigbahnen in östlicher sowohl als in westlicher Richtung den Vorzug verdiene, auf sein Gesuch um Erlaubniß, die von ihm projektirte Bahnlinie nivelliren zu lassen, zu erkennen zu geben, daß diese Bitte nicht bewilligt werden könne, es dem Komité aber unbenommen bleibe, wenn die Linie der Rendsburg-Flensburger Bahn bestimmt ist, zu der Erbauung einer, die Städte Kiel und Eckernförde und die benachbarten Distrikte mit der letztgedachten Bahn verbindenden Zweigbahn die nöthigen Vorarbeiten zu machen, und daß die Kommission Allerhöchst beauftragt sei, das in dieser Beziehung Erforderliche dem zur Erbauung der Rendsburg-Flensburger Eisenbahn zusammengetretenen Komité zu eröffnen.

Digitized by Google

In Folge dieser Resolution wurde durch den Ober-Ingenieur Herrn Dietz das spezielle Nivellement der Bahnstrecke sofort angefangen und unterm 10. Juni 1844 vom Central-Komité durch nachstehendes Programm zur Aktienzeichnung aufgefordert:

§. 1.

Das Anlagekapital ist zu 1,200000 Stück Spezies, deren 9¼ auf eine Mark fein gehen, veranschlagt.

§. 2.

Dieses Kapital wird durch Aktien à 100 Spezies zusammengebracht. Mehr als die gezeichnete Summe ist Niemand einzuschießen verpflichtet; jedoch muß Jeder, falls die veranschlagte Summe zur Ausführung des Baues nicht erforderlich wird, sich eine, für alle Theilnehmer verhältnißmäßig gleiche Reduktion seiner Zeichnung gefallen lassen.

§. 3.

Durch die angenommene Zeichnung wird der Aktienzeichner Mitglied der Rendsburg-Schleswig-Flensburger Eisenbahngesellschaft, und erhält in den, in den §§. 12 und 14 erwähnten General-Versammlungen nach §. 13 Stimmrecht.

§. 4.

Behufs der Vorbereitungen für die Ausführung einer Eisenbahn zwischen Rendsburg und Flensburg über Schleswig, wie dieselben in der Bekanntmachung der Allerhöchst angeordneten Eisenbahn-Kommission vom 18. Mai 1840 vorgeschrieben sind, ist ein Central-Komité aus den in den Städten Rendsburg, Schleswig und Flensburg bestehenden Lokal-Komité's gebildet, welches bis weiter Verwalter der inneren und Vertreter der äußeren Angelegenheiten des ganzen Unternehmens in jeder Beziehung ist.

§. 5.

Das Rendsburg-Schleswig-Flensburger Central-Komité, welches aus 9 Mitgliedern besteht, deren Ergänzung in etwaigen Behinderungsfällen den Lokal-Komité's überlassen bleibt, ist der alleinige Repräsentant der in den Städten Rendsburg, Schleswig und Flensburg gebildeten Lokal-Komité's in allen Beziehungen zu der Staatsregierung, zu den Aktienzeichnern und dritten Personen. Es erwählt durch Stimmzettel einen Dirigenten und einen Protokollführer, so wie deren Stellvertreter; der Dirigent leitet in den Versammlungen die Verhandlungen des Central-Komité's. Beschlußfähig ist das Central-Komité, wenn, mit Einschluß der etwaigen Stellvertreter, wenigstens 6 Mitglieder vorhanden sind.

§. 6.

Zur Berathung und Beschlußnahme über folgende Gegenstände wird das Central-Komité durch 12 Mitglieder, zu denen jedes der 3 Lokal-Komité's 4 Mitglieder delegirt, verstärkt; nämlich:

1. über die Annahme eines Ober-Ingenieurs;
2. über die Richtung der Bahn, wie solche der Regierung vorzuschlagen ist, so wie auch über die Lage der Bahnhöfe, Stationen und Anhaltepunkte;
3. über die an die Regierung einzureichende Auseinandersetzung der Verkehrsverhältnisse und der muthmaßlichen Rentabilität der Bahn;
4. über das an die Regierung zu richtende Gesuch, nebst den demselben anzulegenden Kostenanschlägen, Profilen u. s. w., Behufs Erlangung der Bau-Konzession;
5. über den von dem Central-Komité vorzulegenden Entwurf des zur Allerhöchsten Genehmigung einzusendenden Statuts für die Aktiengesellschaft;

Digitized by Google

6. über die Verhältnisse zur Rendsburg-Neumünsterschen Bahn und über den Anschluß von Zweigbahnen, und die Verbindungsbahnen nach dem Norden, insofern desfällige Verhandlungen vor Konstituirung der Gesellschaft erforderlich werden;
7. über die Einziehung von Abschlagszahlungen auf die gezeichneten Aktiensummen, mit Ausnahme der beschlossenen Einziehung von 1 Spezies pro Aktie zu den Nivellements-Kosten, insofern sie vor Konstituirung der Gesellschaft erforderlich werden sollte;
8. über die Aufbewahrung der im §. 10 dieses Programms erwähnten Depositа;
9. über solche, hier nicht genannte Gegenstände, welche, nach dem Beschlusse des Central-Komité's, vor den größeren Ausschuß zu bringen sind.

Der größere Ausschuß ist von dem Dirigenten des Central-Komité's wenigstens 4 Tage vor der festgestellten Zusammenkunft desselben zu berufen, unter möglichst vollständiger Mittheilung der zur Berathung und Beschlußnahme zu verstellenden Gegenstände an die Lokal-Komité's. Die Versammlung des größeren Ausschusses, so wie des Central-Komité's wird vorläufig und in der Regel in Schleswig abgehalten; doch ist der Dirigent befugt, wenn die Umstände solches wünschenswerth erscheinen lassen, die Versammlung des Rendsburg-Schleswig-Flensburger Central-Komité's oder des größeren Ausschusses nach Rendsburg, Flensburg oder einem anderen Orte zu berufen.

§. 7.

In der Ausschußversammlung leitet der Dirigent des Central-Komité's die Verhandlungen, und stellt die Fragen zur Abstimmung, bei welcher einfache Stimmenmehrheit entscheidet und, im Fall einer Stimmengleichheit, die Stimme des Dirigenten den Ausschlag giebt. Beantragt ein Mitglied des größeren Ausschusses eine andere Fragstellung, so ist über diese erforderlichenfalls durch Stimmenmehrheit zu entscheiden. In beschlußfähiger Zahl ist der größere Ausschuß versammelt, wenn 14 Mitglieder erschienen sind. Auch in diesen Verhandlungen führt der Protokollführer des Central-Komité's das Protokoll.

§. 8.

Die Mitglieder sämmtlicher Komité's besorgen ihre Geschäfte ohne irgend eine Vergütung für ihre Mühwaltung, jedoch werden jedem derselben seine baaren Auslagen, nach darüber dem Central-Komité abgelegter und von selbigem genehmigter Rechnung, aus den von den Aktienzeichnern geleisteten Einschüssen erstattet.

§. 9.

Jeder Aktienzeichner ist bis zu dem Zeitpunkt, wo die in dem §. 11 erwähnten Vertreter der Gesellschaft statt des Central-Komité's und des erweiterten Ausschusses eintreten, an die Beschlüsse des Central-Komité's, so wie des erwähnten Ausschusses in allen diese Eisenbahnanlage betreffenden Angelegenheiten, ohne Ausnahme, unbedingt gebunden.

§. 10.

Das Central-Komité wird zur Deckung der Kosten der Geschäftsführung, insbesondere der Kosten des Allerhöchsten Orts bewilligten Nivellements, 1 Prozent der gezeichneten Summe einziehen. Der etwaige Ueberschuß wird demnächst in die Baukasse, unter Mittheilung einer Berechnung über die bis dahin erwachsenen Kosten, abgeliefert. Außerdem ist das Central-Komité berechtigt, nach seinem Ermessen, eine Garantie von 10 Prozent pro Aktie von den Zeichnern zu fordern, welche innerhalb 4 Wochen nach der Aufforderung, entweder in baarer Spezies-münze oder durch Depontirung von Dänischen oder Hamburger Staatspapieren, oder durch annehmbar

Digitized by Google

befundene Personalbürgschaft, bei Verlust des Rechts auf die Aktien, jedoch ohne Befreiung von der Zahlungspflicht, zu leisten ist. Die Garantie hört auf, sobald die ersten 10 Prozent eingefordert und bezahlt sind.

§. 11.

Das Central-Komité entwirft das Statut für die Eisenbahn und legt selbiges, nach Statt gehabter Berathung mit dem größeren Ausschusse, der zu berufenden General-Versammlung der Aktienzeichner vor; auch legt es alsdann seine Funktion in die Hände der auf derselben General-Versammlung zu erwählenden Vertreter der Gesellschaft nieder.

§. 12.

Diese General-Versammlung wird von dem Central-Komité durch den Altonaer Merkur, die Liste der Hamburger Börsenhalle und die Intelligenzblätter der Städte Rendsburg, Schleswig und Flensburg berufen, und werden die Ausbleibenden durch die Beschlüsse der Erschienenen, welche durch einfache Stimmenmehrheit zu fassen sind, verpflichtet. In dieser General-Versammlung führt der Dirigent des Central-Komité's den Vorsitz, leitet die Diskussion und bringt die Fragen nach seinem Ermessen zur Abstimmung.

§. 13.

Die Stimmen werden in dieser General-Versammlung nach folgenden Verhältnissen abgegeben:

Der Zeichner von 1— 3 Aktien incl. hat 1 Stimme,
" 4— 10 " " " 2 "
" 11— 25 " " " 3 "
" 26— 50 " " " 4 "
" 51—100 " " " 5 "
" 101—200 " " " 6 "

und für jede ferneren 100 Aktien, bis zur Zahl von 600, eine Stimme mehr. Wer mehr als 600 Aktien gezeichnet hat, kann gleichwohl nur 10 Stimmen in sich vereinigen. Wer in der General-Versammlung nicht persönlich erscheint, kann durch einen andern, gehörig bevollmächtigten Aktienzeichner für sich stimmen lassen. Niemand kann, mit Einschluß seiner eigenen, mehr als 10 Stimmen abgeben. Gemeinden, moralische Personen, Frauenzimmer und Bevormundete können durch ihre legitimirten Vertreter, auch wenn diese nicht Aktienzeichner sind, stimmen lassen.

§. 14.

Sollte das Central-Komité sich veranlaßt finden, früher General-Versammlungen der Aktienzeichner zu berufen, so kommen die Bestimmungen der §§. 12 und 13 auch für solche General-Versammlungen zur Anwendung.

Eine nähere Mittheilung über die beim Nivellement gefundenen Resultate vermögen wir nicht zu machen, weil das Komité uns auf eine desfallsige Anfrage erklärt hat, daß es ihm unmöglich sei, die gewünschten Nachrichten mitzutheilen, da es von dem mit der Vermessung, dem Nivellement, den Kosten-Anschlägen ꝛc. beauftragten Ober-Ingenieur Dietz das Resultat seiner Arbeiten noch nicht erhalten habe.

An eine Ausführung des Unternehmens ist wohl vorläufig noch nicht zu denken, einestheils wegen der eingetretenen ungünstigen Konjunkturen für Eisenbahn-Unternehmungen, anderentheils, weil die Regierung, wie aus der unter Apenrade-Hadersleben-Aarösunder Eisenbahn angeführten Allerhöchsten Resolution hervorgeht, das Unternehmen aus dem Grunde nicht genehmigt

Digitized by Google

hat, daß die Aktienzeichnungen ohne vorher eingeholte Erlaubniß und ohne vorher eingereichte Rentabilitäts-Berechnung geschehen sind. Eine neue Aktienzeichnung nach Erledigung dieser gefundenen Mängel wird aber wohl schwerlich die gewünschten Resultate herbeiführen, indem die auswärtigen Aktienzeichner schon früher sich geweigert haben, die Einzahlungen zu leisten.

5. Kiel-Eckernförde-Schleswiger Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Gleichzeitig mit dem vorangeführten Bahn-Projekte entstand in Kiel der Plan zur Anlegung einer Eisenbahn von Kiel über Eckernförde nach Flensburg, und erfreute sich namentlich in dieser Stadt einer lebhaften Theilnahme, weil dieselbe befürchtete, daß, wenn die anderen, zu gleicher Zeit im Lande entstandenen Bahn-Projekte (Neumünster-Rendsburg und Rendsburg-Schleswig-Flensburg) zur Ausführung kämen, Kiel einen großen Theil seines nördlichen Verkehrs einbüßen würde. Zur Förderung der nothwendigen Vorarbeiten wurde in einer am 31. März 1844 zu Kiel gehaltenen Versammlung ein größeres Komité niedergesetzt, während ein kleineres Komité, aus 3 Eckernfördern, 3 Kielern und 3 Gutsbesitzern bestehend, zur Leitung der Geschäfte erwählt wurde. Man ging hierbei von dem Gedanken aus, daß die volkreichen und fruchtbaren Gegenden des Landes mit der Altona-Kieler Hauptbahn in Verbindung gesetzt werden müßten, und daß daher, der natürlichen Beschaffenheit des Landes gemäß, das in der Mitte den unbewohnten, kahlen Haiderücken, an beiden Seiten aber fruchtbare Gegenden zeige, eine Eisenbahn an der Westseite Holsteins nach Heide, um Dithmarschen und das westliche Schleswig der Hauptbahn nahe zu bringen, und eine andere, von Kiel über Eckernförde nach Flensburg, erforderlich erscheine, um die reichen Gegenden des dänischen Wohldes, Schwansens und Angelns mit derselben zu verbinden. Die Förderung der letztern Linie wurde als Zweck des Kieler Komité's gesetzt, und beschlossen, die Vorarbeiten: Nivellement, Erwirkung der Genehmigung von Seiten der Regierung u. s. w., zu betreiben, um eine sichere Basis zu gewinnen, ehe die Aktienzeichnung eröffnet werde. Nur zur Deckung der vorläufigen, auf etwa 5- bis 6000 Spezies angeschlagenen Kosten wurde eine Zeichnung eröffnet, die dem Zeichner ein eventuelles Recht auf eine Aktie für jeden gezeichneten Spezies gewährte.

In Flensburg interessirte man sich jedoch mehr für den Plan, welcher, Kiel zur Seite liegen lassend, auf die Altona-Kieler Bahn nach Neumünster zu führte, indem man hoffen durfte, dadurch Kiel einen nicht unbeträchtlichen Theil seines Verkehrs abzuschneiden und solchen sich zuzuwenden. Flensburg zeigte sich daher dem Kiel-Flensburger Projekte entschieden abgeneigt und vereinigte seine Bitten mit den Rendsburgern und Schleswigern, um von der Regierung die Genehmigung zu den Vorarbeiten der Rendsburg-Schleswig-Flensburger Eisenbahn zu erwirken. Dies gelang ihnen, denn durch eine Allerhöchste Resolution erlitt der Plan, die Altona-Kieler Eisenbahn über Eckern-

Digitized by Google

förde nach Flensburg fortzuführen, die Abänderung, daß die Bahn, statt nach Flensburg, nach Schleswig geführt werden sollte. Den Interessenten blieb unter diesen Umständen nichts Anderes übrig, als hierauf einzugehen und den Versuch zu machen, den Osten des Landes wenigstens nicht abschneiden zu lassen, sondern ihm mindestens die Vortheile zu sichern, welche die bestehenden Geschäftsverbindungen und die Altona-Kieler Bahn ihm gewährten. Es wurde also der Plan der Kiel-Flensburger Bahn zu dem einer Zweigbahn von Kiel über Eckernförde nach Schleswig umgeändert, und hierauf, nachdem nachstehende Königl. Resolution:

„Wir wollen dem zur Erbauung einer Eisenbahn von Kiel über Eckernförde nach Flensburg zusammengetretenen Komité die Erlaubniß Allergnädigst ertheilt haben, zur Erbauung einer, die Städte Kiel, Eckernförde und Schleswig verbindenden, an dem letztgenannten Orte in die von Rendsburg über Schleswig nach Flensburg zu führende Hauptbahn einmündenden Zweigbahn schon jetzt die nöthigen Vorarbeiten vorzunehmen."

an das Komité ergangen war, die Vorarbeiten für die Bahn betrieben.

Die Verhältnisse an den Börsen änderten sich jedoch bald; bei dem Rendsburg-Schleswig-Flensburger Unternehmen verweigerte ein großer Theil der Aktienzeichner Zahlung, so daß es jetzt sehr die Frage ist, wie wir schon im Vorstehenden erwähnt haben, ob jenes Projekt zu Stande kommen wird, wovon denn auch selbstverständlich die Ausführung dieser Zweigbahn abhängt. In Bezug hierauf sagt das Komité in einem an uns gerichteten Schreiben:

„Sollte jenes Projekt nicht zu Stande kommen, so würden unsere Interessenten wahrscheinlich ihren ersten Kiel Flensburger Plan, mit einigen Modifikationen, wieder aufnehmen. Da indessen unsere Vorarbeiten beendigt sind, so werden wir uns jedenfalls die Erlaubniß zur Einsammlung von Aktien erbitten, werden jedoch selbstverständlich die Zeichnung nicht eröffnen, bevor das Zustandekommen der Rendsburg-Schleswig-Flensburger Bahn entschieden ist. Mögen wir nun darauf beschränkt bleiben, eine Zweigbahn von Kiel nach Schleswig zu führen, oder mag es uns später, wenn das Rendsburg-Flensburger Projekt scheitern sollte, vergönnt sein, unsere früheren Pläne wieder aufzunehmen, immer dürfen wir uns Glück wünschen, der gesetzlichen Vorschrift, daß die Aktienzeichnung erst nach Vollendung der Vorarbeiten und nach von der Regierung ertheilter Genehmigung eröffnet werden darf, getreu nachgelebt zu haben. Die äußerst sorgfältig ausgeführten Anschläge und Berechnungen werden dem Publikum, wenn dasselbe zur Aktienzeichnung eingeladen werden wird, darthun, daß es sich hier um eine solide Unternehmung handelt, und da dasselbe seine Rechtfertigung in der Blüthe und dem Reichthum der Gegenden findet, für welche es bestimmt ist, so hoffen wir mit Zuversicht, nicht allein hier im Lande Theilnahme, sondern auch auf den verschiedenen Börsen Deutschlands Anerkennung und Berücksichtigung zu finden."

Digitized by Google

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Da der Hauptzweck der Bahn ist, die nördlich Kiel gelegenen, fruchtbaren Distrikte: dänisch Wohld, Schwansen und Angeln, an den Vortheilen der Altona-Kieler Eisenbahn Theil nehmen zu lassen, so ergiebt sich der Kieler Bahnhof der Altona-Kieler Eisenbahn von selbst als Anfangspunkt, und eben so ist der Endpunkt derselben bis weiter in dem Schleswiger Bahnhof der Rendsburg-Schleswig-Flensburger Bahn bereits gegeben, da die Erlaubniß zu den Vorarbeiten einen Anschluß an jene Bahn in Schleswig bedingte. Der Kieler Bahnhof läßt sich aber wegen der Tiefe seiner Lage nicht als Bahnhof benutzen; es wird vielmehr diese Bahn ihren eigenen Bahnhof haben und die Verbindung zwischen beiden Bahnen durch eine Pferdebahn hergestellt werden müssen. Von Kiel wird die Bahn nach dem Hofe Schwartenbeck, über den Schleswig-Holsteinschen Kanal nach Gettorff, alsdann nach Eckernförde, weiter nach Missunde, und von dort über die Schley, ziemlich deren nördlichem Ufer folgend, nach Schleswig gehen.

Die ganze Länge der Bahn beträgt etwa 10040 Ruthen, oder ungefähr 6⅔ Meilen.

Bahnhöfe sollen zu Kiel, Eckernförde und Schleswig, Anhalteplätze in Gettorff und Missunde eingerichtet werden.

c. Anlage- und Einrichtungs-Kosten.

Der Kostenanschlag ist, wie folgt, berechnet:

	Schleswig-Holsteinsches Kourant.		Preußisch. Kourant.	
	Mark	ß	Thlr.	sgr.
A. Erd- und Planir-Arbeiten.				
40678 Pott Erde zu verarbeiten, wovon 21751 Pott zu den Dämmen verwendet, gestampft und mit Rasen zu belegen sind. Das Planum auf der Länge von 10040 Ruthen zu reguliren und die Böschungen zu poliren, auf 50000 Ruthen Bahnfläche den oberen Spatenstich abzulagern u. s. w.	553631	—	221452	12
Anschaffung und Unterhaltung sämmtlicher Geräthschaften zum Unterbau	55000	—	22000	—
10 Prozent zur Aufsicht, zum Wächterlohn u. s. w.	61369	—	24547	18
B. Expropriationen.				
Die Entschädigungen	183487	8	73395	—
Deren Unkosten	18512	8	7405	—
C. Brücken und Durchlässe.				
10 Brücken à 6 Fuß Weite à 2000 Mark	20000	—	8000	—
3 = = 8 = = = 3000 =	9000	—	3600	—
Die Kanalbrücke	30000	—	12000	—
Die Brücke über das Windebuyer Noor	20000	—	8000	—
Schlaybrücke über Missunde	320000	—	128000	—
Latus	1,271000	—	508400	—

Digitized by Google

	Schleswig-Holsteinsches Kourant.		Preußisch Kourant.	
	Mark	ß	Thlr.	sgr.
Transport	1,271000	—	508400	—
Die Brücke über die Fusing-Aue	20000	—	8000	—
30 Durchlässe von 2 und 2 Fuß, à 300 Mark	9000	—	3600	—
120 Durchlässe von künstlichem Sandstein, 18 Zoll Weite, à 100 Mark	12000	—	4800	—
Für unvorhergesehene Fälle bei diesen Brückenbauten	44000	—	17600	—
D. Oberbau.				
Bahnlänge 10040 Ruthen, oder 50326 Yard, dazu erforderlich 100652 Yard Schienen in Stücken zu 6 Yard, giebt 16775 Stücke. Jede Yard Schienen wiegt 58 Pfd. Engl. 2240 Pfd. sind = 1 Ton, also werden gebraucht 2606 Tons, die, nach Kiel, Eckernförde und Missunde geliefert, à Ton 144 Mark, kosten	375264	—	150105	18
Zu jedem Schienenstück eine Unterstützungsplatte, also 16775 Platten à 10 Pfd., ist 74,9 Tons	10786	—	4314	12
Zu jedem Schienenstück 12 Nägel von $\frac{3}{4}$ Pfd. = 67,4 Tons Nägel, à Ton 260 Mark	17524	—	7009	18
50325 eichene Schwellen, 7—8 Zoll stark, 8 Fuß lang, à Stück 2 Mark 8 ß	125812	8	50325	—
Einfuhrzoll für Schienen und Platten, 6,006000 Pfd., à 100 Pfd. $11\frac{1}{4}$ ß	42229	11	16891	$26\frac{1}{4}$
Zoll für 151000 Pfd. Nägel, à 100 Pfd. 2 Mark 8 ß	3775	—	1510	—
Arbeitslohn am Oberbau	151362	6	60544	$28\frac{1}{2}$
Ausweichungen und Doppelbahnen	73246	7	29298	$17\frac{1}{4}$
E. Wegekreuzungen.				
60 Wege-Uebergänge im Niveau der Bahn, à 400 Mark	24000	—	9600	—
F. Einfriedigungen.				
10040 Ruthen Erdwälle mit Hecken und Gräben, à 2 Mark, so wie 60 Ruthen Ueberwege mit Stacketwerk, à 200 Mark, zusammen	32080	—	12832	—
G. Bahnhöfe.				
Bahnhof in Kiel	423000	—	169200	—
Anhalteplatz in Gettorff	30000	—	12000	—
Bahnhof in Eckernförde	76000	—	30400	—
Anhalteplatz in Missunde	30000	—	12000	—
Vorkehrungen auf dem vereinigten Schleswiger Bahnhof	72000	—	28800	—
H. Betriebs-Utensilien.				
6 Lokomotive und Tender	189600	—	75840	—
Wagen	196000	—	78400	—
Sonstige Utensilien	20000	—	8000	—
I. Insgemein.				
Kosten für Bildung der Gesellschaft u. s. w.	15000	—	6000	—
Vermessungs- und Veranschlagungs-Kosten	10000	—	4000	—
Direktion und Verwaltung	15000	—	6000	—
Bauführung und Aufsicht	25000	—	10000	—
Druckkosten, Reisen, Prozesse	25000	—	10000	—
Wärterhäuser	20000	—	8000	—
Unvorhergesehene Fälle	61320	—	24528	—
Summa	3,420000	—	1,368000	—

Digitized by Google

Die Durchschnittskosten einer Meile stellen sich hiernach auf etwa 223350 Thlr. Preuß. Kourant.

d. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Das Terrain ist im Ganzen sehr hügelig und daher nicht günstig; dessenungeachtet sind aber die Steigungsverhältnisse, mit Ausnahme einer Strecke von 355 Ruthen, wo ein Gefälle von 1 : 120 vorkommt, um die Wasserscheide zwischen dem Eckernförder Hafen und der Eider, oder, mit andern Worten, zwischen Ost- und Nordsee, zu überschreiten, nicht bedeutend.

Keine Kurve wird einen geringeren Halbmesser als 200 Ruthen haben, und auch dieser wahrscheinlich nur ein Mal vorkommen; alle übrigen Kurven werden mit einem so großen Radius beschrieben, daß sie nicht in Betracht kommen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Der Boden ist größtentheils Lehm und lehmiger Sand, einige Strecken auch Moor, welche sämmtlich mit zweifüßiger Böschung vom festen Grunde auszufüllen sind. Die Kronenbreite der Bahn beträgt für ein einfaches Geleise 16 Fuß, die Spurweite, wie auf der Kiel-Altonaer Bahn, 5 Fuß Hamburger Maaß, oder 4 Fuß 9½ Zoll Engl. Zu den Aufträgen ist zweifache Böschung angenommen, die kleineren Einschnitte mit 1½facher, die größeren mit 2facher Böschung berechnet. Die zu kreuzenden Gewässer sind: der Schleswig-Holsteinsche Kanal, der Ausfluß des sogenannten Windebuyer Noors in den Eckernförder Hafen, die Schlay bei Missunde, die Füsingaue, drei andere Wasserläufe von 8 Fuß Breite und zehn Wasserläufe von 6 Fuß Breite. Von den über diese Gewässer zu führenden Brücken sind die bedeutendsten:

1. Die Brücke über den Schleswig-Holsteinschen Kanal, 16 Fuß breit, mit einer Einrichtung zum Drehen, um die Schiffe durchzulassen;
2. die Brücke über den Ausfluß des Windebuyer Noors, 16 Fuß breit, bestehend aus einem Bogen von 30 Fuß Oeffnung, von rauhem Felsenmauerwerk mit Ziegelgewölbe;
3. die Brücke über die Schlay, bestehend aus 10 Bogen à 40 Fuß Weite, mit Zwischenpfeilern von 8 Fuß Stärke, ganze Länge etwa 480 Fuß, massives Mauerwerk von rauhem Felsen mit Ziegelgewölbe, einer Drehscheibe zum Durchlassen der Schiffe; Breite der Brücke 36 Fuß, da sie zugleich für Fuhrwerk benutzt werden soll;
4. die Brücke über die Füsing-Aue, ganz wie die über das Windebuyer Noor.

Die kleinen Brücken sind massiv von rauhem Felsen, mit backsteinernen Bogen, und die Durchlässe unter der Bahn von Felsensteinen in trockenem Verbande; die Durchlässe unter den überzuführenden Wegen von künstlichem Sandstein gedacht.

Die zu kreuzenden Wege, etwa 60, werden sich sämmtlich im Niveau über die Bahn führen lassen.

Digitized by Google

Für den Oberbau sind breitkantige Vignoles-Schienen, von einer Länge von 18 Fuß Engl. und einer Schwere von 58 Pfd. pro Yard, angenommen, welche man durch je 6 Querschwellen, welche 8 Fuß lang und 8 Zoll stark sind, unterstützen will. Die Schienen werden mit Hakennägeln auf den Schwellen befestigt und die Unebenheiten an den Schienenstößen durch Unterstützungsplatten vermieden.

Ein Hauptbahnhof, wo der ganze Verkehr geleitet wird, mit einem Hauptgebäude mit den Bureau's, so wie mit einem Haupt-Reparaturgebäude, den erforderlichen Remisen, Güterschuppen u. s. w., soll in Kiel angelegt werden. An beiden Endpunkten, so wie auch in Eckernförde, sind Wechselstationen und Drehscheiben anzulegen, auch dürfen in Eckernförde Wartegebäude und Güterschuppen nicht fehlen; auf den Anhaltepunkten zu Gettorff und Missunde sollen ähnliche Vorrichtungen wie auf der Kiel-Altonaer Bahn angebracht werden. In Schleswig wird nur eine etwaige Vergrößerung des dort für die Rendsburg-Flensburger Bahn projektirten Bahnhofes in Betracht zu ziehen sein.

g. Betriebsmittel.

Hiervon sind vorläufig in Anschlag gebracht:

6 Lokomotive mit Tender,
4 Personenwagen für die erste und zweite Klasse,
12 dergleichen für die dritte Klasse,
3 sechsrädrige verdeckte Packwagen,
4 achträdrige verdeckte Güterwagen und
24 sechsrädrige offene Packwagen.

6. Flensburg-Apenrader Eisenbahn.

Zu gleicher Zeit mit dem Rendsburg-Schleswig-Flensburger Unternehmen entstand auch dieses Projekt, indem man von Apenrade aus an das Rendsburg-Flensburger Komité den Antrag stellte, die auszuführende Eisenbahn bis zu dieser Stadt zu verlängern. Das erwähnte Komité lehnte jedoch dieses Anerbieten ab, worauf sich ein eigenes Komité zu diesem Zweck bildete, welchem durch Königl. Resolution die erbetene Erlaubniß zur Nivellirung der Bahnlinie und zur Vornahme der sonst erforderlichen Vorarbeiten ertheilt wurde.

Das für hinreichend gehaltene Anlagekapital von 500000 Spezies, oder 750000 Thlr. Preuß. Kour., wurde in kurzer Zeit, größtentheils in Hamburg, gezeichnet; da hierzu aber die Erlaubniß der Regierung nicht eingeholt war, so wurde, wie aus der unter dem folgenden Projekte angeführten Königlichen Resolution hervorgeht, diese Aktienzeichnung von der Regierung nicht anerkannt. Indem nun auch die Aktienzeichner in Hamburg gegen jede Förderung des Unternehmens protestiren und die Zahlung verweigern, so ist an eine Ausführung des Projektes in der nächsten Zeit wohl nicht zu denken.

Digitized by Google

Ueber einzelne Verhältnisse der Bahn wäre anzuführen, daß dieselbe, sich an die Rendsburg-Schleswig-Flensburger Bahn anschließend, von Flensburg über Waldemarstoft, Bau und Klipleff nach Apenrade gehen und ihre Länge etwa 4 deutsche Meilen betragen sollte. Die Durchschnittskosten einer Meile waren mithin auf 187500 Thlr. Preuß. Kour. berechnet.

Das Terrain ist, da die Anlegung des Flensburger Bahnhofes auf den Höhen westlich von der Stadt beabsichtigt wird, eben, und bietet keine Schwierigkeiten dar, bis man etwa eine Stunde von Apenrade entfernt ist. Auf letzterer Strecke ergeben sich, sowohl durch eine Hügelkette, von der Apenrade rings umgeben ist, als späterhin durch die Ostsee, längs welcher die Bahn geführt werden muß, nicht unerhebliche Schwierigkeiten, die jedoch, nach Angabe der Techniker, überwunden werden können.

7. Apenrade-Hadersleben-Aarösunder Eisenbahn.

Geschichte dieses Projekts.

Der Ausführung dieses Projekts lag die Idee zum Grunde, die Flensburg-Apenrader Eisenbahn bis Aarösund auszudehnen. Aarösund liegt am kleinen Belt, Nystadt gegenüber; von dort sollte eine Eisenbahn nach Odensee, das am großen Belt liegt, angelegt werden, so daß man die möglichst kürzeste Seereise gehabt hätte, um nach Kopenhagen zu kommen.

Das zu diesem Zwecke sich gebildete Komité ließ die nöthigen Vorarbeiten von dem Ingenieur Trede besorgen und den Kostenanschlag entwerfen. Nach diesem, welchen der Ober-Ingenieur Dietz in Altona attestirte, wurde ein Anlagekapital von 750000 Speziesthaler, oder 1,125000 Thlr. Pr. Kour., für die 5½ Postmeilen lange Eisenbahn als ausreichend gehalten, und hierauf, in Gemäßheit einer, dem Handlungshause Lawaetz u. Koch in Altona von dem Komité unterm 16. Mai 1844 ertheilten Vollmacht, die 7500 Aktien à 100 Spezies, bis auf 500 der Zeichnung im Inlande reservirte, bereits am 22. Mai von soliden, größtentheils Hamburger, Häusern gezeichnet. Es lag damals dem Komité der Gedanke fern, daß zur Vornahme von Aktienzeichnungen eine Allerhöchste Erlaubniß erforderlich sein sollte, indem hinsichtlich der Privatvereinen zustehenden Befugniß, zur Förderung von Eisenbahn-Unternehmungen Aktien zeichnen zu lassen, damals lediglich der §. 3. der unterm 18. Mai 1840 erlassenen Verordnung maaßgebend war. Eine Verpflichtung zur Einholung der gedachten Erlaubniß schien keineswegs darin enthalten zu sein; auch wurde dem Komité, nachdem es, auf Grundlage des Subskriptionsbogens, die projektirte Bahnstrecke nivelliren lassen zu dürfen, gebeten hatte, solches unterm 14. Juni 1844 Allerhöchst gestattet, und dabei die Erlangung einer Konzession zum Bau der Bahn unter der Bedingung in Aussicht gestellt, daß die Rentabilität des Unternehmens würde dargethan werden können. Demzufolge sandte das Komité nach beendigter Nivellirung die erforderlichen Risse nebst Kostenanschlägen und Berechnungen, in Begleitung eines entworfenen Rentabilitäts-Prospektes, an die Königl. Eisenbahn-Kommission in Ko-

Digitized by Google

penhagen mit der Bitte ein, die Allerhöchste Konzession zur Anlegung der projektirten Bahn, so wie die Erlaubniß zu bewirken, durch ein Programm zur Zeichnung der reservirten 500 Aktien auffordern zu dürfen. Die Nothwendigkeit der Allerhöchsten Erlaubniß hierzu war nämlich inzwischen durch die Bekanntmachung der Königl. Eisenbahn-Kommission vom 19. Juni ausgesprochen worden, in deren Folge ein Theil der Aktionäre einen Grund entnehmen zu können glaubte, gegen die von ihnen übernommenen Verpflichtungen zu protestiren.

Wenn nun gleich das Komité in einem an die Königl. Eisenbahn-Kommission gerichteten Gesuche um Bewirkung einer Allerhöchsten Konzession die Ansicht geltend zu machen versucht hatte, daß die Aktienzeichnungen nicht zu denjenigen gehörten, welche jeder Grundlage entbehrten, indem nach dem §. 3 der Verordnung vom 18. Mai 1840 von einer Verbindlichkeit zur Einholung der Allerhöchsten Erlaubniß Behufs der Vornahme von Aktienzeichnungen nicht die Rede sei, auch der Bekanntmachung vom 19. Juni 1844 eine rückwirkende Kraft nicht beigelegt werden könne, jedenfalls aber in der auf Grundlage des Zeichnungsbogens Allerhöchst ertheilten Erlaubniß zur Nivellirung der Bahnstrecke eine stillschweigende Genehmigung der vorher veranlaßten Aktienzeichnung zu finden sein dürfte, so hat diese Ansicht sich doch höheren Orts des Beifalls nicht zu erfreuen gehabt, vielmehr lautet der auf ebengedachtes Gesuch dem Komité ertheilte Bescheid, wie folgt:

„In Gemäßheit Allerhöchster Resolution eröffnet die Kommission dem Komité Folgendes:

Das Apenrade-Hadersleben-Aarösunder Komité befindet sich in derselben Lage wie die andern Eisenbahn-Komité's im Herzogthum Schleswig, das Rendsburg-Schleswig-Flensburger und das Flensburg-Apenrader Komité, welche die Behauptung aufgestellt haben, daß sie nicht verpflichtet seien, nachdem ihnen zur Vornahme der Nivellirungen die Erlaubniß ertheilt worden, ferner um die Erlaubniß nachzusuchen, durch ein zur Allerhöchsten Genehmigung einzusendendes und demnächst zu veröffentlichendes Programm zur Aktienzeichnung für die betreffenden Eisenbahnanlagen auffordern zu dürfen, und zugleich auf die Anerkennung der bereits von ihnen vor Prüfung der Rentabilität des Unternehmens vorgenommenen Aktienzeichnungen angetragen haben. Diesen Komité's hat die Kommission, zufolge Allerhöchster Resolutionen vom 31. August und 31. Oktober d. J., eröffnet, daß sie, bevor die Konzession zum Bau der Bahnen ertheilt werde, in Uebereinstimmung mit den Bekanntmachungen vom 18. Mai 1840 und vom 19. Juni d. J., unter Einsendung der Resultate des ausgeführten Nivellements und der über die Rentabilität der Bahn angestellten Berechnungen, um die Erlaubniß nachzusuchen haben würden, durch ein Programm zur Zeichnung der erforderlichen Aktien auffordern zu dürfen, und daß die bereits Statt gehabten Aktienzeichnungen — abgesehen von dem rechtlichen Werthe dieses Geschäfts — in so fern einer Grundlage entbehrten, als erst durch eine nähere Prüfung des Unternehmens die Gewißheit gegeben werde, ob dasselbe zu Stande kommen werde oder nicht. Hiermit würde es im Widerspruche stehen, wenn dem Apenrade-Ha-

Digitized by Google

dersleben-Aarösunder Komité, welches noch nicht um die Erlaubniß gebeten hat, durch ein Programm zur Aktienzeichnung auffordern zu dürfen, gegenwärtig die Konzession zum Bau der Bahn ertheilt würde, und würden daher auch die beiden anderen Komité's sich dadurch mit Grund verletzt erachten können, da es den Anschein haben würde, daß sie, obgleich in völlig gleicher Lage, doch ungünstiger als das Apenrade-Hadersleben-Aarösunder Komité behandelt worden. — Aus diesem Grunde kann dem wohlgedachten Komité die erbetene Konzession zum Bau der Bahn nicht ertheilt werden. — Die Kommission bemerkt noch, daß, wenn das Komité gesonnen sein sollte, durch ein Programm zur Aktienzeichnung aufzufordern, die Ertragsfähigkeit der Bahn näher, als geschehen, von demselben nachzuweisen sein würde."

Es ist demnach der in der versäumten Einholung der Allerhöchsten Erlaubniß zur Vornahme der Aktienzeichnungen gefundene Formfehler das eigentliche Hinderniß, woran das Unternehmen gestockt ist, und dasselbe hat daher, weil es, bei der Ungünstigkeit der gegenwärtigen desfallsigen Konjunkturen, unzweifelhaft nicht gelingen wird, durch Erlassung eines Programmes die Zeichner zu bewegen, der vorstehenden Resolution nach, unverbindliche Aktienzeichnungen zu erneuern, definitiv aufgegeben werden müssen.

8. Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Schon im Jahre 1837 beabsichtigten Flensburger und Husumer Einwohner, die Nord- und Ostsee vermittelst einer Eisenbahn zwischen den genannten beiden Städten zu verbinden, und wurde, in Veranlassung ihrer desfallsigen Schritte, schon im Jahre 1840 das Nivellement dieser Linie angeordnet und auf Staatskosten von dem Ingenieur-Kapitain v. Kücker, unter Leitung des Herrn Obersten v. Prangen, ausgeführt, auch die Konzession zur Bahnanlage in Aussicht gestellt. Im Jahre 1841 veröffentlichte das sich zu diesem Zwecke gebildete Komité ein Programm, in welchem zugleich zur Aktienzeichnung eingeladen wurde; allein letztere hatte keinen rechten Fortgang, die Theilnahme war lau, und das Projekt wurde daher vorläufig aufgegeben.

Die allgemeine Theilnahme für Eisenbahn-Unternehmungen im Frühjahr 1844 rief es jedoch wieder ins Leben, wobei man zu gleicher Zeit das Unternehmen bis Tönning ausdehnte, weil dieses einen besseren Hafen als Husum darbot. Nachdem die Allerhöchste Bewilligung zur Aktienzeichnung ertheilt, das auf 900000 Spezisthaler veranschlagte Anlagekapital durch 9000 Aktien à 100 Spezies theils in Flensburg und Tönning, theils im Auslande (Hamburg) untergebracht und das Gesellschaftsstatut von den Aktionären in einer am 1. Juni gehaltenen General-Versammlung genehmigt war, erfolgte unterm 19. August die Königliche Bestätigung des Statuts und nachstehende Allerhöchste Baukonzession:

Wir Christian der Achte, von Gottes Gnaden König zu Dänemark, der Wenden und Gothen, Herzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Lauenburg, wie auch zu Oldenburg.

Digitized by Google

Thun kund hiermit: daß Wir, mit Beziehung auf die unterm heutigen Datum von Uns Allerhöchst vollzogene Bestätigung des Statuts der Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahngesellschaft, das allerunterthänigste Gesuch dieser Gesellschaft um die Ertheilung der Konzession zur Erbauung dieser Eisenbahn Allergnädigst zu bewilligen geruht haben.

Wir konzediren und bewilligen daher hierdurch aus Allerhöchster landesherrlicher Macht und Gewalt für Uns und Unsere Nachfolger in der Allerhöchsten Landesregierung, daß die vorgedachte Gesellschaft, unter Zugrundelegung des im Jahre 1841 für Rechnung Unserer Finanzkasse ausgearbeiteten Bauplans, übrigens aber nach Maaßgabe des Gesellschaftsstatuts, unter den in der Bekanntmachung Unserer Eisenbahn-Kommission vom 18. Mai enthaltenen näheren Bestimmungen, insoweit selbige nicht durch spätere Allerhöchste Resolutionen abgeändert worden oder abgeändert werden möchten, eine Eisenbahn in der Richtung von Flensburg, an dem Dorfe Wanderup vorüber, über Paulsgabe, Haselund, Hochviöl, mit einer an der südlichen Seite des Husumer Hafens ausmündenden Nebenbahn nach Husum, und von dem Anfangspunkte dieser Nebenbahn in der Richtung von Finkenhaus, östlich von Witzworth und westlich von Harbleck nach Tönning, innerhalb einer Frist von 100 Jahren, vom Tage der Eröffnung der Bahn an gerechnet, zur Beförderung von Personen, Waaren und Gütern ausschließlich benutzen möge, wobei Wir Uns jedoch hinsichtlich der Anlegung der Bahnhöfe in Flensburg, Husum und Tönning nach dem Eingange des von der gedachten Gesellschaft hierüber zu entwerfenden und innerhalb dreier Monate einzusendenden speziellen Bauplans Unsere nähere Allerhöchste Bestimmung vorbehalten haben wollen.

Uebrigens ist bei dem Regierungsantritte des jedesmaligen Allerhöchsten Landesherrn die Allerhöchste Bestätigung der gegenwärtigen Konzession nachzusuchen und auszubringen.

Wonach sich allerunterthänigst zu achten.

Urkundlich unter Unserem Königlichen Handzeichen und vorgedrucktem Insiegel. Gegeben zu Wyck auf der Insel Föhr, den 19. August 1844.

Christian R.

Dieser Konzession war zugleich von der Königl. Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen eine Instruktion für den, in Gemäßheit des §. 30 der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840, Allerhöchst ernannten Kommissair bei dem Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn-Unternehmen folgenden Inhalts beigefügt:

§. 1.

Der Königl. Kommissair bei dem Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn-Unternehmen hat das landesherrliche Aufsichtsrecht über dasselbe auszuüben, und darauf zu achten, daß das Unternehmen nach den Allerhöchst erlassenen oder später ergehenden Bestimmungen, namentlich in Gemäßheit der Bekanntmachung der Allerhöchst angeordneten Eisenbahn-Kommission vom 18. Mai 1840, der Allerhöchsten Konzession vom 19. August 1844 und des Gesellschaftsstatuts, ausgeführt, betrieben und geleitet werde.

§. 2.

Der Kommissair ist der Königl. Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen unmittelbar untergeordnet, und erhält Aufträge und Berichtserforderungen nur durch dieselbe. Er hat an die Kommission Berichte und Bedenken zu erstatten, die ihm von derselben ertheilten allgemeinen und besonderen Instruktionen und Anweisungen genau zu befolgen, und auch unaufgefordert die nach seinem Erachten erforderlichen Maaß-

Digitized by Google

regeln bei ihr zu beantragen; wenn jedoch in zweifelhaften oder solchen Fällen, für welche er mit speziellen Vorschriften nicht versehen ist, Gefahr beim Verzuge obwaltet, so liegt es ihm ob, sofort nach seinem verantwortlichen Ermessen das Nöthige anzuordnen, hierüber aber mit nächster Post an die Kommission zu berichten und deren nähere Verfügung zu gewärtigen.

§. 3.

Die Stellung des Kommissairs zur Eisenbahngesellschaft wird durch den ihm Allerhöchst ertheilten Auftrag zur Beaufsichtigung des Unternehmens im Umfange des §. 1 bestimmt. Er ist mithin befugt und verpflichtet, im Allgemeinen alles Dasjenige wahrzunehmen, was zur Erreichung dieses Zweckes erforderlich ist. Allerhöchste Verfügungen und Erlasse der vorgesetzten Behörden in Eisenbahn-Angelegenheiten werden durch ihn der Gesellschaft mitgetheilt. Ebenfalls hat er alle nur bei ihm einzureichenden Anträge der Gesellschaft, welche dieselbe Allerhöchsten Orts oder bei den höheren Behörden vorzubringen beabsichtigt, entgegenzunehmen und an ihre Bestimmung gelangen zu lassen.

§. 4.

Der Kommissair wohnt den General-Versammlungen der Gesellschaft und, so oft er es angemessen findet, den Ausschuß- und Direktions-Sitzungen bei, welche ihm von dem Vorsitzenden dieser resp. Gesellschaftsbehörden zum Voraus so zeitig anzuzeigen sind, daß er an denselben Theil nehmen kann. Auch ist er befugt, den Ausschuß und die Direktion zu außerordentlichen Versammlungen zu berufen. Sowohl der Ausschuß als auch die Direktion haben nicht allein auf Erfordern dem Kommissair jede verlangte Aufklärung zu geben oder berichtliche Aeußerungen zu erstatten, sondern auch denselben durch regelmäßige abschriftliche Mittheilung ihrer Sitzungsprotokolle in beständiger Kunde von dem Gange der Geschäfte zu erhalten.

§. 5.

Sollte der Kommissair gesetzwidrige oder gemeinschädliche Maaßregeln, oder Gefahr drohende Unregelmäßigkeiten beim Bau oder Betriebe der Bahn wahrnehmen, oder glaubt er sonst zu bemerken, daß entweder in der General-Versammlung oder von den Behörden der Gesellschaft die Vorschriften des Allerhöchst genehmigten Statuts nicht gehörig befolgt werden, so wird er, nach Beschaffenheit des Falles, die Direktion oder den Ausschuß darauf aufmerksam machen und sich mit denselben zu verständigen suchen. Sollte dies nicht gelingen, so hat der Kommissair entweder eine desfällige höhere Entscheidung zu bewirken, oder in geeigneten Fällen auf eigene Verantwortung (§. 2) die erforderliche Verfügung zu erlassen, welcher bis zur erfolgten höheren oder Allerhöchsten Resolution unverweigerlich Folge zu leisten ist.

§. 6.

Der Kommissair hat von Zeit zu Zeit die Bahnlinie zu bereisen, die Arbeiten und deren Fortschritte zu besichtigen, und nach Vollendung der Bahn auch auf den Betrieb und dessen Leitung sein Augenmerk zu richten.

§. 7.

Bei jedem auf der Bahn sich ereignenden, von den betreffenden Gesellschaftsbeamten unverzüglich dem Kommissair anzuzeigenden Unglücksfall hat derselbe dafür Sorge zu tragen, daß die im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Vorkehrungen ohne Aufenthalt getroffen werden. Namentlich ist der Kommissair in solchen Fällen berechtigt, die bei dem Unglücksfalle betheiligten Bahnbeamten sofort zu suspendiren, wovon er der Direktion Anzeige zu machen hat.

Ueber die Bahnpolizei wird ein besonderes Reglement erlassen werden.

Digitized by Google

§. 8.

Dem Kommissair sind jährlich sämmtliche, die Administration und das Rechnungswesen der Eisenbahn betreffende Dokumente und Rechnungsbücher vorzulegen.

§. 9.

Wenn der Kommissair genöthigt ist, sich auf längere Zeit von seinem Wohnorte zu entfernen, so hat er einen Stellvertreter bei der Kommission in Vorschlag zu bringen. Bei unerwarteten Verhinderungen dagegen, oder in plötzlichen Krankheitsfällen, darf er ein einzelnes Geschäft durch einen Dritten ausführen lassen, wovon er der Kommission Anzeige zu machen hat.

§. 10.

In Ansehung der dem Kommissair bei der Expropriation für die Eisenbahn obliegenden Geschäfte kommen die Vorschriften der Verordnungen vom 28. November 1837 und 17. Juni 1842 zur Anwendung.

Kopenhagen, den 8. August 1844.

Der wesentliche Inhalt des bestätigten Statuts ist:

Die Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahngesellschaft ist zum Bau und zur Benutzung einer Eisenbahn von Flensburg über Husum nach Tönning, welche nach ihrer Vollendung den Namen „Frederik Karl Christians-Bahn" führen wird, zusammengetreten. Die Bahnlinie wird durch den Allerhöchst genehmigten Bauplan bestimmt. Wesentliche Abänderungen derselben, so wie die Einrichtung von Zweigbahnen oder sonstigen Kommunikationswegen, bleiben späteren Beschlüssen der Gesellschaft, unter Allerhöchster Genehmigung, vorbehalten. Die Gesellschaft wird die Transporte auf der Bahn durch Dampfwagen oder andere Beförderungsmittel für eigene Rechnung übernehmen, auch, wenn sie es ihrem Interesse gemäß findet, Anderen die Benutzung der Bahn zu Personen- und Waaren-Transporten gegen Entrichtung eines bestimmten, Allerhöchst zu genehmigenden, Bahngeldes gestatten. Es wird der Gesellschaft vorbehalten, mit den Unternehmern anderer, mit ihrer eigenen Bahn in Verbindung zu setzenden Eisenbahnen über die gemeinschaftliche Benutzung der beiderseitigen Bahnen, oder einer derselben, oder über ihre anderweitigen Betheiligungen bei solchen Unternehmungen Verträge zu schließen. Zur Ausführung des Baues und zur Anschaffung der ersten Transportmittel wird ein Kapital von etwa 900000 Spezies, oder 1,800000 Rbthlr. S. M., für erforderlich und ausreichend erachtet. Sollte das ganze Aktienkapital nicht erforderlich sein, so wird der Ueberschuß zur Bildung eines Reservefonds oder zu Anlagen und Einrichtungen im Interesse der Unternehmung verwendet. Das Gesammt-Interesse der Gesellschaft wird wahrgenommen:

1. durch die General-Versammlungen der Aktionäre,
2. durch den Ausschuß, und
3. durch die Geschäfts-Direktion.

Der Ausschuß besteht aus 15 Mitgliedern, von denen 8 in Flensburg und 5 in Tönning wohnhaft sein müssen; seine Sitzungen hält er regelmäßig in Flensburg. Die Direktion hat ihren Sitz ebenfalls in Flensburg, und besteht aus 5 Mitgliedern, von welchen 3 in Flensburg und 2 in Tönning ihre Wohnung haben müssen. Der Gerichtsstand der Aktiengesellschaft ist vor dem

Digitized by Google

Schleswigschen Obergericht. Die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate werden durch die ihr Allerhöchst beigelegte Eigenschaft einer Korporation, durch die in Folge Allerhöchster Resolution erlassene Bekanntmachung vom 18. Mai 1840, durch den Inhalt der vorangeführten Allerhöchsten Bau-Konzession vom 19. August 1844, durch die ebenfalls vorher erwähnte Instruktion für den Allerhöchst ernannten Kommissarius für das Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn-Unternehmen vom 8. August 1844, so wie endlich durch sonstige, in Betreff der Eisenbahn erlassene oder künftig ergehende Verfügungen geregelt. Die Aktien lauten auf den Inhaber, und es wird der jedesmalige Inhaber, ohne Rücksicht auf den Besitztitel, als Aktionär betrachtet. Während der Bauzeit werden die gemachten Einzahlungen (gleich nach erfolgter Baukonzession 25 Prozent, der Rest aber in Raten von nicht mehr als 20 Prozent) mit 4 Prozent jährlich verzinst; nach Eröffnung der ganzen Bahnlinie hört aber diese Zinszahlung auf, und es wird die von dem Reinertrage der Bahn zu entnehmende jährliche Dividende nach dem Kalenderjahre berechnet und am 1. Juli jeden Jahres vertheilt. Bei den General-Versammlungen kann kein Aktionär mehr als 10 Stimmen, mit Einschluß seiner eigenen, abgeben; es haben hierbei die Besitzer

von 1— 9 Aktien 1 Stimme,
„ 10—29 „ 2 „
„ 30—79 „ 3 „
„ 80 Aktien und darüber 4 Stimmen.

Wir übergehen eine fernere Aufzählung der einzelnen Bestimmungen des Statuts, und fügen nur noch hinzu, daß als Königl. Kommissair der Kammerherr v. Kroyh in Husum ernannt worden ist.

Die erste Einzahlung von 25 Prozent wurde von der Direktion zum 11. November 1844 ausgeschrieben, und ist in Flensburg und Tönning theilweise schon auf die gezeichneten Aktien bezahlt. Mehrere Hamburger Aktionäre machten indeß sogleich nach den bekannten Vorgängen in Preußen über die Kraft eingegangener Verträge, Miene, sich ihrer Verpflichtungen gegen die Bahn zu entziehen, und haben nach der erlassenen Aufforderung zur Zahlung in der Liste der Hamburger Börsenhalle sich zu der Erklärung veranlaßt gesehen, daß sie sich zur Realisirung der gezeichneten Aktien nicht verpflichtet halten könnten. Da dieselben auch bei dieser Erklärung blieben und bis zur festgesetzten Zahlungszeit, 6. Januar 1845, nicht Zahlung leisteten, so hat die Direktion sie gerichtlich belangt. Ob dies Verfahren das erwünschte Resultat liefern wird, steht sehr zu bezweifeln.

Der Versuch dieses Theils der Aktionäre, sich ihrer Verpflichtung zu entziehen, hat die Vertreter der Aktiengesellschaft veranlassen müssen, mit dem wirklichen Bau der Bahn nicht zu beginnen, bis sich herausgestellt, ob und in wie weit die geschehenen Zeichnungen zu realisiren sind, welche Absicht denn auch unterm 18. Oktober 1844 in der Liste der Börsenhalle von der Direktion ausgesprochen ist.

Digitized by Google

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe, so wie die Beschaffenheit des berührten Terrains in Bezug auf Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Das Terrain zwischen Flensburg, Husum und Tönning eignet sich im Allgemeinen zur Anlage einer Eisenbahn. Von der Hügelreihe, die sich unmittelbar hinter der Stadt Flensburg mehr oder minder steil bis zum Hafen hinabsenkt, dehnt sich das Land, mit geringen Ausnahmen, in kaum merklicher Neigung bis zur Nordsee aus. Die nivellirte Linie nimmt am inneren Theil des Flensburger Hafens ihren Anfang, wird mittelst einer Brücke über die Angelburger Straße geleitet, folgt dem Papiermühlenthale, und erreicht bei einer Entfernung von 1050 Ruthen vom Flensburger Hafen den Scheitelpunkt der Bahn mittelst folgender Gefälle:

10	Ruthen	horizontal,	
204	"	Steigung	1 : 96,
36	"	"	1 : 576,
475	"	"	1 : 104,
325	"	"	1 : 184.

Zwar erheischt der Transport auf dieser Strecke die Anwendung einer Hülfsmaschine, indem die Steigung aber am Endpunkte der Bahn belegen ist, so sind die damit verknüpften Kosten nicht sehr erheblich. Von diesem Punkte an geht die Bahnlinie westlich von Wanderup nach Haselund und Hochwiöl, der Stadt Husum an der östlichen Seite hart vorbei, über Rödemis, Finkenhaus und Witzwort nach Tönning, wo sie unmittelbar am Hafen ausmündet. Der Husumer Hafen wird gleichfalls mittelst einer 133 Ruthen langen Zweigbahn mit der Hauptbahn in Verbindung gebracht. Die Länge der Bahn von dem Flensburger bis nach dem Tönninger Hafen beträgt 8 Meilen 197 Ruthen *), und, mit Ausnahme der obengedachten Strecke bei Flensburg und einiger nicht sehr langer Steigungen und Gefälle, 1 : 280 bis 1 : 400, bildet die Linie eine fast horizontale Fläche.

Die Krümmungen sind ebenfalls nicht bedeutend; unmittelbar an der Stadt Flensburg kommt eine Krümmung von 800 Fuß Halbmesser vor, allein man beabsichtigt, derselben durch einen wenig kostspieligen, etwa 16 bis 20 Fuß tiefen Durchstich einen größeren Halbmesser zu geben. Außerdem ist, ebenfalls in der Nähe von Flensburg, eine Krümmung von 4200 Fuß Halbmesser. Auf der übrigen Strecke kommen keine nennenswerthe Krümmungen vor.

c. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Breite des Planums ist in den Auftragsprofilen zu 18 Fuß angenommen, und die Bahn erhält, mit Ausnahme der erwähnten Steigung bei Flensburg von 1050 Ruthen Länge und 185 Ruthen Doppelbahn bei Husum und Tönning, so wie für einige Ausweichepläße, ein einfaches Geleise. Die bedeutendste Arbeit ist der Auftrag über das 10 bis 14 Fuß tiefe Kollunder

*) Die Meile zu 12000 dänischen Ellen oder 1643 hamb. Ruthen, pro Ruthe zu 16 hamb. Fuß.

Digitized by Google

Moor auf etwa 200 Ruthen. Außerdem besteht der Boden zwischen Flensburg und Husum aus mit Kies und Steinen vermischtem Acker- und Haideboden. In der Marsch dagegen, zwischen Husum und Tönning, besteht der Boden im Allgemeinen aus einer 2 bis 10 Fuß dicken Kleilage, welche unmittelbar auf dem Seesande ruht. Auf einigen kurzen Strecken ist erst eine 7 bis 9 Fuß dicke Kleilage, dann eine Moorschicht von 2 bis 5 Fuß, so daß der Sandgrund sich erst in einer Tiefe von 9 bis 14 Fuß vorfindet. Zwischen Husum und Tönning wird das Planum der Bahn in einer Höhe von durchschnittlich 3½ Fuß über der Oberfläche der Marsch angelegt. Dasselbe erhält eine 1½ bis 2 Fuß dicke Kiesschüttung, worin die Querhölzer ruhen, so daß die Schienen in einer Höhe von etwa 5 Fuß über der Marschfläche zu liegen kommen. Die erforderliche Auftragserde wird aus den längs dem Bahndamme zu ziehenden Entwässerungsgräben erhalten. Sämmtliche Erdarbeiten sind veranschlagt zu 72663 Kour.-Thlr. 41 ß*).

Brücken und Siele. In der Marsch, zwischen Husum und Tönning, sind 7 Brücken mit steinernen Pfeilern und hölzernen Brückendecken veranschlagt. 2 Brücken dagegen, zwischen Husum und Flensburg, wovon die größte 56 Fuß lichte Oeffnung und 32 Fuß Länge erhält, werden massiv ausgeführt. Sämmtliche Brücken erhalten die für eine Doppelbahn erforderliche Breite. Die Kosten sind, wie folgt, berechnet:

8 Brücken von resp. 8, 12, 16, 18 und 32 Fuß lichter Oeffnung, zusammen	19064	Kour.-Thlr.	44 ß
1 Brücke von 56 Fuß lichter Oeffnung	21366	"	13 "
die übrigen Siele und Durchlässe	8326	"	23 "
Summa der Siele und Brücken	48757	Kour.-Thlr.	32 ß

Wege-Uebergänge und Koppelverbindungen. Die desfallsigen Kosten, inkl. einer Brücke über die Angelburger Straße in Flensburg, von 3 Ruthen Spannung, einer dergl. über die Landstraße von Flensburg nach Schleswig und Husum, so wie eines Viadukts bei Vidl und eines desgl. bei Husum, welche sämmtlich mit steinernen Pfeilern und hölzernen Decken in Anschlag gebracht, sind veranschlagt zu 29813 Kour.-Thlr. 30 ß.

Der Oberbau der Bahn wird aus massiven Schienen gebildet, welche pro Yard 55 Pfd. Engl. wiegen und in einer Entfernung von 2½ zu 2½ Fuß durch eiserne Nägel auf 8 Fuß langen Querschwellen von eichenem Holze befestigt werden. Die Spurweite ist zu 4 Fuß 8½ Zoll engl. Maaß angenommen.

Nach den gegenwärtigen Eisen- und Holzpreisen kostet der Oberbau pro Längenruthe (16 hamb. Fuß) der einfachen Bahn **):

*) 1 Thlr. S. H. Kour. hat 48 ß, 1 Thlr. ist gleich 1⅔ Thlr. Preuß. Kour.

**) Von England aus sind der Direktion Schienen zu 6 Lstr. 8 Sh. pro Ton angeboten worden; auch sind derselben Anerbietungen von 8 Fuß langen und 7 bis 8 Zoll starken und breiten Querschwellen von eichenem Holze zu 40 ß Kour. pro Stück, im Bereich der Bahnlinie zu liefern, gemacht worden. Ueber die Form der Schienen hat man sich noch nicht ganz bestimmt entschieden.

Digitized by Google

1. Fundament. Ein durchlaufendes Kiesbett zur Befestigung des Planums fordert pro Längenruthe ½ Pott, à 4 Thlr. 24 ß
2 K.Thlr. 12 ß
2. Querhölzer. 6 Stück, 8 Fuß lang, 7 Zoll hoch und 8 Zoll breit, à 44 ß . . . . . 5 ; 24 ;
3. Schienen. 2 × 5 × 55 = 550 Pfund gewalztes Eisen, engl. Gewicht, à 7 Lstr. 5 Sh. pro Ton oder 1 Thlr. 38 ß pro 100 Pfund . . . . 9 ; 41 ;
4. Nägel oder Bolzen im Ganzen . . . . . 1 ; 2 ;
5. Für Transportkosten der Materialien längs der Bahn nebst Auf- und Abladen . . . . . — ; 33 ;
6. Legen und Befestigung der Bahn . . . . . 1 ; — ;
Summe pro Längenruthe 20 K.Thlr. 16 ß

Pro Meile oder 1643 Hamburger Ruthen wird der Oberbau der einfachen Bahn also veranschlagt zu 33407 Thlr. 32 ß.

Die Länge der Bahnlinie vom Flensburger Hafen bis zum Husumer Hafen beträgt 5 Meilen 1020 Ruthen oder . . . . . 9235 Ruthen.
Doppelbahn bei Flensburg, vom Hafen bis ans obere Ende der Steigung . . . . . 1050 ;
Desgleichen bei Husum und für Ausweicheplätze im Ganzen 628 ;
Die Länge der Bahnlinie von Husum bis zum Tönninger Hafen beträgt 2 Meilen 953 Ruthen oder . . . . . 4239 ;
Doppelbahn für Ausweicheplätze u. s. w. . . . . 370 ;
Summe der einfachen Geleise 15522 Ruthen.

Die Kosten des Oberbaues betragen also im Ganzen für 15522 Längenruthen einfaches Geleise à 20 Thlr. 16 ß . . . . . 315614 K.Thlr.
Ausweichevorrichtungen, Wegeübergänge u. s. w. . . . . 5000 ;
Summe des Oberbaues 320614 K.Thlr.

Bei Anlage der Bahngebäude beabsichtigt die Direktion, nur auf das Nützliche und Nothwendige Bedacht zu nehmen und nicht so sehr auf Eleganz und Pracht zu sehen. In Tönning, wo der Hauptstapelplatz sein wird, ist überdies unmittelbar in der Nähe des zum Bahnhofe bestimmten Platzes ein dem Staate gehöriges, sehr großes und geräumiges Stockhaus, welches jetzt den Kaufleuten in Tönning zur freien Benutzung eingeräumt ist und daher auch künftig zur Lagerung von Waaren dienen kann, zur Aufnahme der Güter bestimmt worden.

Nachdem wir schon im Vorhergehenden bei einzelnen Positionen die Kostenberechnungen angeführt haben, geben wir in dem Nachstehenden

d. die Anlage- und Einrichtungskosten,

welche, mit Inbegriff des Transportmaterials, für die 8 Meilen 197 Ruthen lange Bahn veranschlagt sind:

Digitized by Google

1. Unterbau.			
a. Erdarbeiten . . .	72663 K.Thlr.	41 ß	
b. Brücken und Siele	48757 ;	32 ;	
c. Wegeübergänge . .	29813 ;	30 ;	
		151235 K.Thlr.	7 ß
2. Grundentschädigung		112565 ;	— ;
3. Oberbau		320614 ;	— ;
4. Bahnbefriedigung		8860 ;	— ;
5. Bahnhöfe und Dienstgebäude		158700 ;	— ;
6. Transportmittel		142150 ;	— ;
7. Allgemeine Ausgaben		61000 ;	— ;
8. Zinsen während der Bauzeit		45000 ;	— ;
Gesammt-Anlagekapital		1,000124 K.Thlr.	7 ß

Das Aktienkapital beträgt dagegen 900000 Spezies oder 1,125000 K.Thlr., welches in 9000 Aktien à 100 Spezies pro Stück gezeichnet ist, so daß demnach für unvorhergesehene Fälle und zufällige Ausgaben oder laut §. 3 des Statuts zur Bildung eines Reservefonds ein Ueberschuß verbleibt von . . . . . 124875 ; 9 ;

Gesammt-Aktienkapital 1,125000 K.Thlr. — ß

oder 900000 Spezies oder 1,350000 Thlr. preuß. Kour.

Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich daher auf 168750 Thlr. preuß. Kour. stellen.

Die Kosten des zum Bau der Bahn nebst Bahnhöfen ꝛc. erforderlichen Grund und Bodens ist, wie folgt, berechnet:

158 Tonnen (à 260 Q.Ruthen) Acker- und Haideboden .	7210 K.Thlr.
125 Demath (à 216 Q.Ruthen) Marschboden à 300 Thlr.	37500 ;
Für Wirthschaftsstörung, Verlust an Werth der durchschnittenen Grundstücke u. s. w. werden 50 Prozent dieser Summe hinzugefügt	22355 ;
Besondere Gegenstände der Entschädigung, Gebäude, Gärten ꝛc.	39000 ;
Vermessungs- und Taxationskosten	6500 ;
Zusammen	112565 K.Thlr.

Der Kostenanschlag für Bahnhöfe und Dienstgebäude enthält die Bildung der Schienenwege nebst Drehscheiben mit Zubehör und die Errichtung der erforderlichen Bahngebäude, und ist folgendermaßen berechnet:

a. Bahnhof bei Flensburg	48000 K.Thlr.
b. ; ; Husum	30000 ;
c. ; ; Tönning	48000 ;
d. Reparations-Anstalt für die Maschinen und Wagen, Coaksöfen und Schoppen	25000 ;
e. Bahnwärter-Wohnungen	7700 ;
Zusammen	158700 K.Thlr.

Digitized by Google

Als Grundlage für die Berechnung der Transportmittel muß die Gesammt-Beförderungsmasse, welche man auf dieser Bahn erwartet, dienen; demnach werden erforderlich sein:

a. 9 Lokomotive à 1400 Lstr. oder etwa 7816 K. Thlr. 32 ß	70350 K. Thlr.
b. 34 Personenwagen verschiedener Art, im Durchschnitt zu 1000 K. Thlr.	34000 "
c. 126 Güterwagen à 300 K. Thlr.	37800 "
Summe der Transportmittel	142150 K. Thlr.

Unter allgemeinen Ausgaben sind die Auslagen für die Vorarbeiten, für die Bauführung, inkl. Arbeitsgeräth und Schoppen, für Administrationskosten u. s. w. einbegriffen.

Bei der Zinsenberechnung während der Bauzeit von 2 Jahren ist für die Einschüsse im Durchschnitt 1 Jahr angenommen, und hiernach 4 Proz. für das ganze Anlagekapital vergütet.

Ueber

e. den veranschlagten Ertrag der Güter- und Personen-Transporte,

führen wir folgende interessante, uns von der Direktion der Gesellschaft gemachte Mittheilung an:

„Zuvörderst bemerken wir, daß durch die Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn zunächst eine schnelle und leichte Verbindung der in einem Winkel der Ostsee eingeschlossenen Handelsstadt Flensburg, in deren Hafen jährlich gegen 1400 Seeschiffe einlaufen, und die eine eigene Handelsflotte von 130 Schiffen, worunter 18 Ost- und Westindienfahrer befindlich, besitzt, einen Hafen an der Nordsee zu verschaffen, wodurch diese Stadt gleichsam den westlichen Ländern um 100 Meilen näher rückt und so in den Stand gesetzt werden wird, die vorübergehenden und oft wiederkehrenden Handelskonjunkturen in den westlichen Ländern eben so früh zu ihrem Vortheil zu benutzen, als andere an der Nordsee belegene Handelsstädte. Wenngleich der näher gelegene Heverfluß, mit seiner geräumigen und sichern Rhede, ein vortreffliches Fahrwasser abgiebt, so fehlt es doch bei der etwas von der Rhede entfernten Stadt Husum bis jetzt an einem hinreichend tiefen und geräumigen Hafen, weshalb die Bahn nach der an dem für große Schiffe fahrbaren Eiderflusse belegenen Stadt Tönning, deren Hafen allen Anforderungen entspricht, geführt werden mußte.

Die aus der Blokadezeit in der Handelswelt genugsam bekannte Stadt Tönning, deren Hafen damals von einer Menge großer Amerikanischer und anderer fremden Schiffe frequentirt wurde, ist auch besonders darum als Endpunkt für die Bahn von der größten Wichtigkeit, als die etwa 3000 Schiffe, worunter ungefähr 800 geballastete, welche jährlich den Schleswig-Holsteinschen Kanal passiren, bei Tönning anhalten müssen, so daß damit Waaren in jeder beliebigen Quantität von und nach der Bahnmündung in Tönning und nach den verschiedenen Handelsplätzen in den westlichen Län-

Digitized by Google

dern um die niedrigste Fracht befördert werden können. Endlich verdient es bemerkt zu werden, daß die Dänische Regierung, zur Sicherung der Schifffahrt an der Eider- und Hevermündung, drei Leuchtthürme bauen läßt, wodurch einem tief gefühlten Bedürfniß abgeholfen wird.

Was nun den zu erwartenden Güterverkehr auf dieser Bahn anbelangt, so ist in dem darüber von dem frühern Komité entworfenen, sehr ausführlichen Prospektus eine Fördermasse von 1,500000 Ztr. Güter in Aussicht gestellt. Davon sind theils für den innern Verkehr, zwischen der an Produkten und Bedürfnissen sehr verschiedenen Ost- und Westküste der Halbinsel, theils für die Exporte und Importe von und nach der Fremde, nämlich eigene Landesprodukte und im Lande zu konsumirende Waarenartikel, 800000 Ztr. für die Bahn veranschlagt. So sehr man nun auch auf diesen Theil des Bahnverkehrs rechnen darf, so ist dagegen der Rest von 680000 Ztr. hauptsächlich darauf basirt, daß diese Eisenbahn einen in dieser Richtung bisher fast gar nicht vorhandenen Transithandel zwischen den fremden Handelsstaaten in Osten und Westen ins Leben rufen wird. Letzteres Quantum ist zwar gegen die Gesammtmasse von Gütern, welche jährlich theils über Hamburg und Lübeck, theils durch den Schleswig-Holsteinschen Kanal und theils durch den Sund und durch die Belte von und nach der Ostsee und Nordsee versandt wird, sehr gering, indem dasselbe nach einer approximativen Schätzung kaum den fünf und funfzigsten Theil davon beträgt. Allein auch selbst dieses geringe Quantum würde die Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn nicht an sich zu ziehen im Stande sein, wenn die Gütersendungen von und nach den fremden Staaten in Osten und Westen nicht schneller und billiger über dieselbe an den Ort ihrer Bestimmung würden gelangen können als auf den übrigen Land- und Wasserverbindungswegen zwischen der Ostsee und Nordsee. Daß die Route über Flensburg-Tönning aber in dieser Hinsicht wesentliche Vortheile gewähren wird, dürfte aus der nachfolgenden Vergleichung zur Genüge hervorgehen.

Vergleichung

zwischen den Routen über Flensburg-Altona-Kiel, über Glückstadt-Kiel und über Tönning-Flensburg, als Kommunikationswege betrachtet, zwischen den westlichen und östlichen Theilen oder Haupthandelsplätzen des nördlichen Europa's, mit Rücksicht auf die Länge der Wege u. s. w.

Als Grundlage einer solchen Vergleichung dienen folgende, uns von einem ausgezeichneten Navigationslehrer mitgetheilten hydrographischen Entfernungen:

Digitized by Google

		bis Glückstadt.	bis Tönning.
Von Havre bis Hamburg-Altona	128 M.,	121 M.	115 M. *)
" Harwich (London) bis	" 92 "	85 "	79 "
" Hull	" " 96 "	89 "	83 "
" Antwerpen	" " 97 "	90 "	84 "
" Amsterdam	" " 73 "	66 "	60 "
" Bremen (Lehe)	" " 31 "	24 "	18 "

	bis Kiel.	bis Flensburg.
Von Kronstadt	192 M.	195 M.
" Stockholm	136 "	139 "
" Swinemünde (Stettin)	49 "	52 "
" Kopenhagen	52 "	52 "

Von Kiel nach Hamburg-Altona sind 14 Meilen per Eisenbahn,
" " " Glückstadt " 12 " " "
" Flensburg nach Tönning " 8 " " "

Hieraus erhält man folgende Wegelängen:

Tab. 1. für die Route über Hamburg-Altona-Kiel.

	Kronstadt. Meilen.	Stockholm. Meilen.	Swinemünde. Meilen.	Kopenhagen. Meilen.	Hamburg-Altona. Meilen.
Havre	334	278	191	194	128
Harwich	298	242	155	158	92
Hull	302	246	159	162	96
Antwerpen	303	247	160	163	97
Amsterdam	279	223	136	139	73
Bremen	237	181	94	97	31
Kiel	192	136	49	52	14

Tab. 2. für die Route über Glückstadt-Kiel.

	Kronstadt. Meilen.	Stockholm. Meilen.	Swinemünde. Meilen.	Kopenhagen. Meilen.	Glückstadt. Meilen.
Havre	325	269	182	185	121
Harwich	289	233	146	149	85
Hull	293	237	150	153	89
Antwerpen	294	238	151	154	90
Amsterdam	270	214	127	130	66
Bremen	228	172	85	88	24
Kiel	192	136	49	52	12

*) Geographische Meilen, wovon 15 auf einen Aequatorgrad.

Digitized by Google

Tab. 3. für die Route über Tönning-Flensburg.

	Kronstadt. Meilen.	Stockholm. Meilen.	Swinemünde. Meilen.	Kopenhagen. Meilen.	Tönning. Meilen.
Havre	318	262	175	175	115
Harwich	282	226	139	139	79
Hull	286	230	143	143	83
Antwerpen	287	231	144	144	84
Amsterdam	263	207	120	120	60
Bremen	221	165	78	78	18
Flensburg	195	139	52	52	8

Demnach stellt sich ein Unterschied zu Gunsten der Route über Tönning-Flensburg gegen die Route No. 2 von 7 bis 10 Meilen und gegen die Route No. 1 von 16 bis 19 Meilen heraus.

Nimmt man nun, zur Vergleichung über die Billigkeit der Beförderung von Personen und Waaren, dieselbe Taxe für alle drei Städte an, nämlich für den Landtransport die Durchschnittstaxe für Personen und Waaren auf der Altona-Kieler Eisenbahn, und für den Seetransport die Taxe für die Dampfschiffe zwischen Hamburg und Hull, so ergiebt dies:

für den Landtransport von einer Person 5 ß pro Meile und für jede Ton (20 Ztr.) Waare 11½ ß pro Meile, und

für den Seetransport von einer Person 3 ß pro Meile und für jede Ton Waare 2 ß pro Meile.

Die Route über Tönning-Flensburg steht also gegen die Route No. 2 für jede Person um 29 bis 38 ß und für jede Ton Waare um 1 Thlr. 4 ß bis 1 Thlr. 10 ß, so wie gegen die Route No. 1 für jede Person um 1 Thlr. 12 ß bis 1 Thlr. 21 ß und für jede Ton Waare um 1 Thlr. 41 ß bis 1 Thlr. 47 ß Kour. im Vortheil.

Vergleicht man ferner diese 3 Routen mit der Route zwischen Havre und Kronstadt nördlich um Skagen (die Nordspitze von Jütland), welche jetzt mittelst Dampfschiffe befahren wird, so hat letztere Route 80 Meilen längeren Seetransport und 8 Meilen geringeren Landtransport als die Route über Tönning-Flensburg; sie hat 77 Meilen längeren Seetransport und 12 Meilen geringeren Landtransport als die Route über Glückstadt-Kiel, und endlich hat sie 70 Meilen längeren Seetransport und 14 Meilen geringeren Landtransport als die Route über Hamburg-Altona-Kiel.

Rechnet man nun, wie oben, 2 ß pro Ton pro Meile Seetransport und, wie früher, 11½ ß pro Ton pro Meile Landtransport, so wie 20 ß pro Ton für Umladung ꝛc., so ist das Resultat: Die Route um Skagen kostet pro Ton 1 Thlr. mehr als die Route über Tönning-Flensburg; dagegen kostet die Route um Skagen 4 ß pro Ton weniger als die Route über Glückstadt-Kiel und 41 ß pro Ton weniger als die Route über Altona-Kiel.

Digitized by Google

Die Transportkosten für werthvolle Güter mit dem Dampfschiffe von Havre nach Kronstadt betragen für die Sommerreisen 25 Thlr. Kour. pro Ton oder reichlich 3 ß pro Ton pro Meile, und für die Winterreisen, nämlich vom 1. September an, ungefähr das Doppelte.

Vorstehende Data's ergeben klar und deutlich, daß der kürzeste und zugleich billigste Handelsweg zwischen den östlichen und westlichen Theilen des nördlichen Europa's über Tönning-Flensburg geht, so daß eine Dampfschiffs-Verbindung zwischen diesen Oertern und Tönning-Flensburg nicht allein eine bedeutende Erleichterung für den Handel und für die Kommunikation zwischen diesen Ländern, sondern auch vortheilhaft für die Dampfschiffsrheder sein würde, besonders unter folgenden Bedingungen:

1. Daß alle hieran theilnehmende Dampfschiffsrheder mit einander in Abrechnung stehen, so daß ein Reisender bei dem einen Endpunkte der Reise sich einschreiben und für die ganze Reise auf einmal bezahlen kann, und daß der Empfänger von Waaren Fracht, Transitzoll ꝛc. auf einmal bezahlt. Zu dem Ende muß in Flensburg ein General-Rechnungsführer und eine gemeinschaftliche Kontrole für Umladungen ꝛc. in Flensburg und in Tönning sein.
2. Daß die Ankunft- und Abgangszeit sowohl in Flensburg als in Tönning für alle Dampfschiffe dieselbe sei, so daß jedes Dampfschiff Personen und Waaren nach allen Häfen an der entgegengesetzten Seite mitnehmen kann.

Mit einer vollständigen und so organisirten Dampfschifffahrt wird man über Tönning-Flensburg im Stande sein, zwischen folgenden Städten in der in Tab. 4 in Tagen und Stunden angegebenen Zeit zu reisen.

Tab. 4.

	Kronstadt.		Stockholm.		Swinemünde.		Kopenhagen.		Tönning.	
	Tage.	St.	Tage.	St.	Tage.	St.	Tage.	St.	Tage.	St.
Havre	5	16	4	18	3	7	3	7	1	22
Harwich	5	2	4	4	2	17	2	17	1	8
Hull	5	3	4	5	2	18	2	18	1	9
Antwerpen	5	3	4	5	2	18	2	18	1	9
Amsterdam	4	18	3	20	2	9	2	9	1	—
Bremen	4	2	3	4	1	17	1	17	—	8
Flensburg	3	6	2	8	—	21	—	21	—	2

Wir haben uns bisher nur mit den Längen-Zeitverhältnissen der verschiedenen Routen, so wie mit der Ersparung an Transportkosten, welche sich entschieden zu Gunsten der Route über Tönning-Flensburg herausstellt, beschäftigt; allein bekanntlich äußern die Zölle einen nicht minder großen Einfluß auf die Richtung des Verkehrs, indem nicht selten für den Waarentransport der längere Weg dem kürzeren vorgezogen wird, um die hohen Zölle zu umgehen. Daß aber auch in dieser Hinsicht die gedachte Handels-

Digitized by Google

straße über Tönning-Flensburg nicht gegen andere Land- und Wasserstraßen, welche von und nach der Ostsee und Nordsee führen, im Nachtheil stehen wird, werden die nachfolgenden Vergleichungs-Tabellen zur Genüge ergeben.

Um unsern Lesern die spezielle Bedeutung der darin angeführten Zahlenangaben erklärlich zu machen, wird es nöthig sein, einige Bemerkungen zu diesen Tabellen vorauszuschicken:

a. Es ist eine Durchschnittsfracht für Gütersendungen per Eisenbahn zwischen Hamburg-Altona und Kiel, Glückstadt und Kiel, und zwischen Tönning und Flensburg von 11½ ß Kour. pro Ton pro Meile angenommen, welcher Transportpreis nach dem Werthe und nach sonstiger Beschaffenheit der Waaren gleichmäßig für jede der benannten Routen klassifizirt ist. Z. B. in Tab. A. I. Klasse 18 ß, II. Kl. 13½ ß, III. Kl. 11½ ß, IV. Kl. 9¼ ß, V. Kl. 7 ß, und in Tab. B. resp. 13½, 11½, 9¼ und 7 ß pro Ton pro Meile.

b. Der Transitzoll von 5 ß (3 gg.) pro Zentner gilt für sämmtliche benannten Landstraßen. Diejenigen Artikel, welche davon befreit sind, sind mit einem * bezeichnet. Zu bemerken ist dabei, daß Transitgüter, so wie Waaren, welche vor der Kreditauflage ausgeführt werden, in den Häfen von Tönning und Flensburg weder Last- noch Feuergeld zu erlegen haben, welche Vergünstigung, der Straße um Skagen gegenüber, von der größten Wichtigkeit ist.

c. Der Stader-Zoll nebst Sporteln ist nach dem Tarif berechnet, und die für den Transport von Hamburg und Altona nach Kiel und Lübeck angeführten Artikel sind damit belastet. In der entgegengesetzten Richtung wird kein Stader-Zoll erlegt.

d. Hamburg erhebt ½ Proz. Ein- und ½ Proz. Ausgangszoll, wenn die Waaren daselbst umgesetzt werden, d. h. in den Handel kommen, welches mit den nach der Ostsee und nach Ostpreußen zu versendenden Hauptartikeln, als: Kaffee, Zucker, Gewürze u. s. w. durchgängig der Fall ist. Für die Waarensendungen auf der Route zwischen Hamburg und Kiel haben wir diesen Zoll mit kaum ¼ Proz. in Rechnung gebracht; für die Route von Hamburg nach Lübeck jedoch nicht. Einige Artikel, welche mit diesem Zoll in Hamburg nicht belastet werden, sind mit einem † bezeichnet.

e. Für die reichlich 8 Meilen lange Chaussee zwischen Hamburg und Lübeck ist eine Durchschnittsfracht von 15 ß pro Ton pro Meile angenommen, so wie der Zoll, welchen Lübeck bei der Durchfuhr von Waaren erhebt, nach dem Tarif hinzugefügt ist.

f. Die Umladekosten ꝛc. sind auf sämmtlichen benannten Landstraßen gleichmäßig zu 20 ß pro Ton veranschlagt.

g. Für die Waarensendungen auf der Route um Skagen ist der Sundzoll nebst Sporteln nach dem Tarif berechnet, und außerdem für den, im Verhältniß zu der Route über Tönning-Flensburg, 72 Meilen längeren Seetransport 1½ ß pro Ton pro Meile, für die in der Tab. B in der III. und IV. Klasse aufgeführten Artikel jedoch nur 1 ß pro Ton pro Meile

Digitized by Google

in Anschlag gebracht. Die Nordsee, namentlich an den Jütländischen, Norwegischen und Schwedischen Küsten, so wie das Kattegat sind bekanntlich sehr gefährliche Fahrgewässer, woselbst jährlich eine nicht geringe Anzahl Schiffe entweder Havarie leidet oder gänzlich verunglückt; besonders steigen die Gefahren im Früh- und Spätjahr bei stürmischem und neblichem Wetter und bei unbekannten Strömungen; deshalb sind die Versicherungskosten auf der Route um Skagen, besonders für Waarensendungen mit Dampfschiffen, durchgängig weit höher als diese Kosten auf der mehrerwähnten Route über Tönning-Flensburg sein würden, wir haben jedoch nichts dafür in Rechnung gebracht.

b. Außer den in den nachfolgenden Tabellen A und B benannten Routen dient der Schleswig-Holsteinsche Kanal auch als Verbindungsstraße zwischen der Ostsee und Nordsee; allein der Kanalzoll ist auf den Hauptwaaren-Artikeln nicht minder hoch als der Sundzoll, und die übrigen Kosten, welche für die Kanalpassage erhoben werden, sind sehr beträchtlich; dazu kommt noch, daß die Fahrt durch den Kanal sehr langsam von Statten geht und nur Schiffe eigener Bauart denselben passiren können, so wie, daß die Fahrt auf dem Kanal sehr leicht im Früh- und Spätjahr gehemmt wird.

Vergleichungs-Tabelle A.

über die ungefähren Kosten bei dem Transport von einer Ton (20 Ztr.) Waare auf unten benannten Land- und Wasserstraßen von der Nordsee nach der Ostsee.

Waaren-Artikel.	Ueber Tönning-Flensburg. per Eisenb.		Ueber Glückstadt-Kiel. per Eisenb.		Ueber Altona-Kiel. per Eisenb.		Ueber Hamburg-Kiel. per Eisenb.		Ueber Hamburg-Lübeck. v. Chaussee.		Durch den Sund und die Belte.	
	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß
I. Klasse.												
Manufakturwaaren aus Seide, Wolle, Baumwolle und viele andere werthvolle Fabrikate .	5	24	7	—	10	12	14	20	13	8	21	—
Twiste, Baumw. † . . .	5	24	7	—	8	—	8	—	8	18	11	8
Baumwolle, roh *	3	20	4	44	5	40	7	12	5	40	12	—
Indigo und Cochenille .	5	24	7	—	9	36	14	20	14	24	21	—
Cassia, Cardamom, Nelken, Macis, Zinnober, Queckſilber, feine Apothekerwaaren, Lederfabrikate ꝛc.	5	24	7	—	9	44	13	44	13	6	21	—
Thee	5	24	7	—	9	44	13	44	12	14	21	—
II. Klasse.												
Kaffee	4	36	5	42	7	24	8	24	7	40	5	28
Kakao	4	36	5	42	7	24	8	24	7	30	5	28

Digitized by Google

Waaren-Artikel.	Ueber Tönning-Flensburg. per Eisenb.		Ueber Glückstadt-Kiel. per Eisenb.		Ueber Altona-Kiel. per Eisenb.		Ueber Hamburg-Kiel. per Eisenb.		Ueber Hamburg-Lübeck. p. Chaussee.		Durch den Sund und die Belte.	
	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß
Zucker, Kandis	4	36	5	42	7	24	9	12	7	30	12	—
Kurkumei *	2	32	3	38	5	22	6	12	5	36	8	36
Ingber	4	36	5	42	7	24	8	—	7	18	8	32
Pfeffer	4	36	5	42	7	24	8	12	7	24	8	32
III. Klasse.												
Wein, Span., Portug., Ital., Madera, so wie Weine aller Art in Flaschen	4	20	5	18	6	4	6	44	6	30	7	16
Häute, bereitete	4	20	5	18	6	2	9	12	6	40	7	12
Spirituosa, als: Arak, Kognak	4	20	5	18	6	2	6	44	6	16	6	12
Tabak	4	20	5	18	6	3	6	40	6	8	7	4
Piment	4	20	5	18	6	2	6	40	6	20	7	4
Mandeln	4	20	5	18	6	4	7	20	6	20	7	4
Pflaumen in Kisten	4	20	5	18	6	2	6	44	5	36	7	4
Rosinen in Kisten	4	20	5	18	6	2	6	44	5	36	7	4
IV. Klasse.												
Anis †	4	2	4	39	5	22	5	22	5	16	7	—
Gummi	4	2	4	39	5	22	7	8	6	24	7	—
Salpeter	4	2	4	39	5	32	6	41	6	—	5	24
Zinn *	1	46	2	35	3	11	4	2	3	2	6	8
Wein von Bordeaux ꝛc.	4	2	4	39	5	30	6	1	5	30	4	40
Korinthen	4	2	4	39	5	25	7	9	5	16	4	36
Sämereien *	1	46	2	35	3	9	4	2	3	16	3	40
V. Klasse.												
Zucker, roh	3	32	4	12	4	38	5	28	4	36	4	36
Reiß	3	32	4	12	4	32	5	16	4	30	4	32
Sago	3	32	4	12	5	—	5	16	5	4	4	32
Krapp †	3	32	4	12	4	38	4	38	5	24	4	32
Gallen *	1	28	2	8	2	32	3	30	2	30	4	32
Weinstein, roh *	1	28	2	8	2	32	3	30	2	30	3	20
Schmack *	1	28	2	8	2	32	3	8	2	38	3	20
Südfrüchte, frische, als: Zitronen, Apfelsinen	3	32	4	12	4	32	5	8	4	40	3	8

Digitized by Google

Vergleichungs-Tabelle B.

über die ungefähren Kosten bei dem Transport von einer Ton (20 Zentner) Waare auf unten benannten Land- und Wasserstraßen von der Ostsee nach der Nordsee.

Waaren-Artikel.	Ueber Flensburg-Tönning. per Eisenb.		Ueber Kiel-Glückstadt. per Eisenb.		Ueber Kiel-Altona. per Eisenb.		Ueber Kiel-Hamburg. per Eisenb.		Ueber Lübeck-Hamburg. p Chaussee.		Durch den Sund und die Belte.	
	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß
I. Klasse.												
Borsten, Pferde-Mähnen und Schweife *	2	32	3	38	4	17	6	40	6	8	5	28
Hausenblase *	2	32	3	38	4	17	7	32	6	40	5	8
Federposen *	2	32	3	38	4	17	5	29	5	32	5	28
Messing, unverarbeitet * †	2	32	3	38	4	17	4	17	5	44	6	16
Kupfer, unverarbeitet * †	2	32	3	38	4	17	4	17	5	30	6	16
Segeltuch †	4	36	5	42	6	21	6	21	7	24	6	16
Raventuch †	4	36	5	42	6	21	6	21	7	24	4	36
Flämisch Tuch †	4	36	5	42	6	21	6	21	8	44	5	8
Drell- und Servietten-Leinen	4	36	5	42	6	21	6	21	8	44	8	16
Daunen- und feine Ziegenhaare *	2	32	3	38	4	17	6	40	6	20	7	16
Pelzwerke, feine	4	36	5	42	6	21	10	24	9	44	11	—
Häute, rohe von Pferden und Ochsen	4	36	5	42	6	21	8	36	8	—	4	36
Juchten und anderes Leder	4	36	5	42	6	21	8	36	8	8	8	8
Wachs *	2	32	3	38	4	17	6	40	5	44	6	40
II. Klasse.												
Zink * †	2	16	3	14	3	37	3	37	3	20	6	16
Flachs, beste Sorte * . .	2	16	3	14	3	37	4	23	4	12	4	16
Mehl, von Weizen † . .	4	20	5	18	5	41	5	41	5	24	4	24
Wolle †	4	20	5	18	5	41	5	41	6	20	3	44
Eisenfabrikate, grobe . .	4	20	5	18	5	41	6	32	6	16	4	26
III. Klasse.												
Hanföl * †	1	46	2	35	3	5	3	5	2	40	2	12
Talg *	1	46	2	35	3	5	3	45	3	12	2	28
Tauwerk *	1	46	2	35	3	5	4	5	3	12	2	28
Pottasche *	1	46	2	35	3	5	3	39	3	—	2	16
Leinsaat in Tonnen * . .	1	46	2	35	3	5	3	24	2	44	3	24
Wachholderbeeren * . . .	1	46	2	35	3	5	3	24	2	40	3	24

Digitized by Google

Waaren-Artikel.	Ueber Flensburg-Tönning. per Eisenb.		Ueber Kiel-Glückstadt. per Eisenb.		Ueber Kiel-Altona. per Eisenb.		Ueber Kiel-Hamburg. per Eisenb.		Ueber Lübeck-Hamburg. p. Chaussee.		Durch den Sund und die Belte.	
	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß	thlr.	ß
IV. Klasse.												
Rappsaat * †	1	28	2	7	2	22	2	22	2	—	3	8
Weizen * †	1	28	2	7	2	22	2	22	2	—	3	8
Schlagleinsaat *	1	28	2	7	2	22	2	36	2	—	2	36
Pech *	1	28	2	7	2	22	2	42	2	10	1	44
Theer *	1	28	2	7	2	22	2	42	2	10	1	44
Hanfsaat *	1	28	2	7	2	22	2	30	2	—	2	30
Roden * †	1	28	2	7	2	22	2	22	1	44	2	30

Die vorangeführten Zahlen und Thatsachen ergeben nun klar und deutlich, daß die Gütersendungen auf keinem der benannten Verbindungswege von und nach den westlichen und östlichen Ländern so schnell und wohlfeil werden gelangen können, als auf der Route über Flensburg-Husum-Tönning, und folglich dürfte die, von dem früheren Komité angenommene und speziell ermittelte Fördermasse von 1,500000 Ztr. jährlich über die fragliche Eisenbahn keineswegs übertrieben sein, ja man darf sogar annehmen, daß dieses Quantum, wenn auch nicht sogleich, so doch nach wenigen Jahren um ein Bedeutendes vermehrt werden wird, indem, wie angedeutet, Elemente zu einem großartigen Verkehr in dieser Richtung weit mehr als bei vielen andern derartigen Unternehmungen vorhanden sind, und zumal weil die Kaufleute heut zu Tage sehr wohl die kürzesten und wohlfeilsten Wege für den Transport ihrer Handelsartikel aufzufinden und zu ihrem Vortheil zu benutzen wissen, was auch schon dadurch bestätigt wird, daß sich sowohl in Havre wie in London bereits Gesellschaften gebildet haben, welche nächstes Jahr (also schon früher als man erwarten kann, daß die mehrerwähnte Eisenbahn fertig sein wird) regelmäßige Dampfschifffahrten zwischen Tönning und Havre und Tönning und London beabsichtigen. Zwar bezweckt man zunächst dadurch, Paris und London mit Schlachtvieh, wovon die Westküste Schleswigs, so wie Norderdithmarsen jährlich gegen 20000 Stück nach Hamburg-Altona ausführen, zu versehen; allein diese Kommunikation wird auch zur Beförderung von Reisenden und Waaren von und nach der Bahnmündung in Tönning dienen können, und wird folglich sehr vortheilhaft auf den Verkehr der Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn einwirken. Ferner ist eine regelmäßige Dampfschiffs-Verbindung zwischen Tönning und Bremen intendirt, und die deshalb gepflogenen Unterhandlungen lassen den besten Erfolg hoffen. Wenn man nun auch nach diesem Allen annehmen darf, daß das oben gedachte Förderquantum von 1,500000 Ztr. über die Bahn sich als Minimum herausstellen wird, so wollen wir doch, um möglichst sicher zu gehen, nur 1,250000 Ztr. (62500 Tons) jährlich in Anschlag bringen. Die Bahneinnahme davon, zu der in den Vergleichungs-Tabellen A und B angenom-

Digitized by Google

menen Durchschnittsfracht von 11½ ß pro Ton pro Meile, macht eine Summe von 121663 Thlr. Kour. 20 ß, welche Summe weiter unten wiederholt werden wird.

Personen-Verkehr.

Das frühere Komité hat den Personen-Verkehr über eine Flensburg-Husumer Bahn zu 36000 Personen jährlich ermittelt; allein nachdem die Bahn nach Tönning verlängert wird und so in den reich bevölkerten Eidergegenden ausmündet, wo auch noch letztere Bahn mittelst einer über Heide und Itzehoe zu führenden und mit Schnellposten zu befahrenden Chaussee mit der von Elmshorn nach Hamburg Altona führenden Eisenbahn verbunden, so daß die kürzeste Verbindungsstraße zwischen dem Norden und Hamburg in der angegebenen Richtung längs der Westküste hergestellt wird; indem die Route von Flensburg längs der Ostküste über Schleswig, Eckernförde und Kiel bis Hamburg 1 bis 2 Meilen länger ist, so darf man unbedingt annehmen, daß obige Annahme zu gering ist. Daß auf Eisenbahnen ein sehr starker Personenverkehr entsteht, ist jetzt durch viele allgemein bekannte, und deshalb einer Anführung nicht bedürfenden Beispiele bestätigt. Werden nun erst die Endpunkte dieser Bahn, wie im Verlaufe dieser Abhandlung angedeutet ist, mit den Ost- und Nordseehäfen des Auslandes mittelst regelmäßiger Dampfschifffahrten in Verbindung gesetzt, so dürfte der Personenverkehr über diese Bahn selbst die kühnsten Erwartungen übertreffen, indem die Reisenden, wie solches in den vorhergehenden Vergleichungs-Tabellen nachgewiesen ist, schneller und wohlfeiler von und nach den Haupthandelsplätzen in Osten und Westen befördert werden können als auf irgend einem anderen Wege. Wir wollen jedoch, und zwar um auch in dieser Hinsicht möglichst sicher zu gehen, nur 50000 Personen für das Jahr in Anschlag bringen, welche, zu einem durchschnittlichen Transportpreise von nur 36 ß à Person*) (4½ ß à Person pro Meile), eine Bahneinnahme von 37500 Thlr. Kour. gewähren wird.

Kosten des Betriebes und der Unterhaltung der Bahn.

Die Gesammtfördermasse auf der Bahn, wonach dieser Theil der Kosten hauptsächlich zu berechnen ist, wird, laut der vorhergehenden Angaben, betragen:

Güter	1,250000	Ztr.
Personen 50000 à 75 Reisende pro 100 Ztr., giebt	66666⅔	"
Gepäck	2333⅓	"
Gesammtfördermasse	1,329000	Ztr.

à 20 Zentner = 1 Tonne = 66450 Tonnen, oder in runden Zahlen 67000 Tonnen.

*) Die Frachtsätze auf der Altona-Kieler Bahn sind resp. auf 2 Thlr. 24 ß, 1 Thlr. 32 ß und 40 ß à Person gestellt.

Digitized by Google

Der Ingenieur-Kapitain v. Kücker hat die Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten, unter der Voraussetzung, daß die Fördermasse über 1 Million Ztr. (50000 Tonnen) betrage, zu 6 ß pro Tonne pro Meile berechnet. Demnach würden diese Kosten jährlich betragen für:

67000 Tonnen à 6 ß pro Tonne pro Meile für 8½ Meilen = Kour. Thlr. 68046 14 ß.

Bringen wir daher für diesen Theil der Kosten 70000 Kour. Thlr. für das Jahr in Rechnung, so dürfte diese Annahme wohl eher zu hoch als zu niedrig sein.

Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben.

	K. Thlr.	ß
Brutto-Einnahme vom Gütertransport . . .	121663	20
" " " Personentransport . .	37500	—
Gesammt-Einnahme	159163	20
Abzügliche Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten	70000	—
bleiben	89163	20

als Netto-Ueberschuß, welches auf das Aktienkapital von 1,125000 K. Thlr. (900000 Spezies) circa 8 Proz. jährlich für Zinsen und Dividenden an die Aktionäre ausmachen würde."

Wenn nun auch bei den vorstehenden Berechnungen, namentlich für die erste Zeit des Betriebes, zu große Zahlen angenommen sind, so dürfte sich dennoch die Bahn, wenn sie zur Ausführung kommt, mit der Zeit eines lebhaften Verkehrs zu erfreuen haben, da wohl zu erwarten steht, daß, bei den dargebotenen Vortheilen, einiger Handel der Ostseestaaten mit den westlichen Ländern über Flensburg und Tönningen seine Richtung nehmen wird.

9. Eisenbahn von Glückstadt über Krempe, Itzehoe, Wilster und Meldorf nach Heide.

a. Geschichte dieses Projekts.

Nachdem durch die Altona-Kieler Eisenbahn eine Verbindung zwischen der Elbe und der Ostsee, so wie durch die Glückstadt-Elmshorner Zweigbahn eine Eisenbahn-Verbindung des wichtigen Hafens Glückstadt und der reichen und bevölkerten Distrikte südwestlich von Glückstadt mit Altona, Hamburg und Kiel in nahe Aussicht gestellt war, entstand im Frühjahr 1844 die Idee zur Ausführung dieser Bahn. Man wollte dadurch den Verkehr in den nördlichen Gegenden der Herzogthümer beleben und hielt dies aus folgenden Gründen für nothwendig:

„Nördlich von Glückstadt und Itzehoe bis zur Eider befinden sich auf einer Landstrecke von etwa acht Meilen Länge und in der Breite von zwei Meilen die reichen und bevölkerten Marschdistrikte beider Dithmarschen, der

Digitized by Google

Wilstermarsch, der Krempermarsch und der Bülowschen Wildniß, die sich bekanntlich durch Ackerbau und durch sehr bedeutende Viehzucht ernähren. Diese Distrikte mit den Städten Glückstadt, Krempe, Itzehoe und Wilster und mit den Flecken Heide und Meldorf, mit einer Gesammtpopulation von nahe an 90000 Seelen auf circa 16 Q.Meilen, sind, was den Absatz ihrer Produkte und die Einfuhr, namentlich ihrer Kolonial- und Manufakturbedürfnisse betrifft, an Hamburg und Altona, oder an die Vermittelung des dortigen Handelsstandes verwiesen. Die nördlich von der Eider belegenen Marschdistrikte Schleswigs, namentlich die Landschaft Eiderstedt mit Tönning, Friedrichstadt und Husum, befinden sich im Allgemeinen, vorzüglich rücksichtlich des Viehhandels, dessen Wichtigkeit durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn bedeutend gehoben wird, in derselben Lage. Dieser reiche und betriebsame Distrikt besitzt bis dahin nur Naturstraßen. Die Marschwege sind bei nasser Witterung im Herbst, Winter, Frühjahr und bisweilen im Sommer völlig unzugänglich; der Verkehr muß alsdann auf bedeutenden, zum Theil schlechten Umwegen über die Geest bewerkstelligt werden, so daß die Transportkosten und der Verlust an Gewicht des Viehes, an Zeit und an Arbeitskräften sehr erheblich sind, während der Personenverkehr und die direkten Beziehungen zwischen dem Produzenten und dem Abnehmer in Altona und Hamburg mit so erheblichem Zeit- und Kostenaufwande verbunden sind, daß derselbe jetzt fast auf die unbedingte Nothwendigkeit beschränkt wird.

Die durch die Elbe dargebotene Wasserkommunikation wird aus mehrfachen Gründen zum Viehtransport fast gar nicht benutzt, und die Beschaffenheit der kleinen Häfen nördlich von Glückstadt, so wie des dortigen Fahrwassers an den Küsten gestattet nur einen lästigen, oft zeitraubenden und der hohen Assekuranz wegen ungenügenden Transport von Waaren und Produkten auf kleinen Fahrzeugen, während die Wasserkommunikation zum Personenverkehr fast gar nicht gebraucht wird. Alle Häfen an der Nordsee und Eider sind sogenannte Schlickhäfen und, gleich den zu ihnen führenden, meilenweit von Sandbänken, den sogenannten Watten, eingeschlossenen Seebuchten, nur zur Fluthzeit schiffbar. Deshalb können sie lediglich mit kleinen, höchstens 10 bis 20 Kommerzlasten trächtigen Schiffen befahren werden, und auch für diese bleibt die Reise gefahrvoll und so zeitraubend, daß Reisen von Wöhrden, Büsum ꝛc. nach Hamburg und zurück, mit Inbegriff der Lösch- und Ladezeit, in der Regel einen Zeitaufwand von 3 bis 4 Wochen, von der Eider dorthin aber noch mehr erfordern. Nicht genug aber, daß der Waarentransport solchergestalt einen großen Zeitaufwand erfordert, eben daher auch die Kosten vermehrt, so sind die Reisen auch im Herbst und Frühjahr gefahrvoll, und doch muß der Kaufmann auf Versicherung seiner Waaren Verzicht leisten, da die Assekuranzprämie zu hoch und in manchen Fällen fast unerschwinglich ist; denn, so unglaublich es auch klingt, so wahr ist es doch, daß man nicht mehr, und selbst oft weniger an Assekuranzprämie bezahlt für Seereisen von Hamburg nach Amerika, als von Hamburg nach den nahen Eiderhäfen, nach Büsum und Wöhrden. Daher ist auch der Kaufmann bei Beziehung von Einfuhrartikeln in die Nothwendigkeit gesetzt, vielfältig des,

Digitized by Google

wenn auch bedeutend kostspieligeren, aber weit sicherern und schnelleren Transports über Brunsbüttel sich zu bedienen und schon zeitig im Herbst mit Vorräthen für die Wintermonate sich zu versorgen, wenn die Marschwege von dort nach Heide noch fahrbar sind, um den Landweg über Itzehoe, der ohnehin während der Wintermonate der einzige Verbindungsweg mit Hamburg und Altona ist, zu vermeiden, wodurch bei mangelndem großen Betriebskapital ebenfalls erhebliche Kosten und häufig auch sonstige Nachtheile erwachsen.

Anstatt dieser Schwierigkeiten des Verkehrs wird die Eisenbahn den sämmtlichen Städten, Flecken und Landdistrikten von dem südwestlichen Schleswig bis nach Glückstadt ein wohlfeiles, schnelles und jederzeit zugängliches Kommunikationsmittel darbieten, welches die Bevölkerung und Produkte dem Hamburg-Altonaer Weltmarkt zuführt und zugleich den Glückstädter Hafen für die Aus- und Einfuhr zur See öffnet. Die Erfahrung hat aber die Nothwendigkeit und die Folgen der erleichterten Kommunikation für die fraglichen Distrikte gelehrt. Das von Glückstadt nach Altona fahrende Dampfschiff hat im verwichenen Jahre 14000 Personen befördert; das zwischen Itzehoe und Hamburg fahrende Dampfschiff, welches die Stör und außerdem noch die nämliche Elbstrecke, wie das Glückstädter Dampfschiff, befährt, hat in derselben Zeit 16000 Passagiere befördert. Man darf daher das verhältnißmäßige Bedürfniß einer Verbindung der nordwestlichen Distrikte, Städte und Flecken Holsteins und des angrenzenden Herzogthums Schleswig mit Hamburg und Altona voraussetzen, und einen verhältnißmäßigen Erfolg dieser Verbindung für den genannten Theil der Herzogthümer und für den Handel Altona's und Hamburgs erwarten."

Durch vorstehende Gründe geleitet, nahm ein von den in Glückstadt, Krempe, Itzehoe, Wilster, Meldorf und Heide zusammengetretenen Lokalkomité's gewähltes Central-Komité die einleitenden Schritte zur Erbauung einer Eisenbahn vor, deren Zweck darin bestehen sollte, obigen Mängeln abzuhelfen.

Das Nivellement der Linie, so wie der Kostenanschlag wurden nach erfolgter Allerhöchster Erlaubniß von dem Stadtbaumeister, Kapitain v. Christensen, und von dem Oberingenieur Dietz bearbeitet und hierauf unterm 4. Januar 1845, nachdem dazu die Allerhöchste Erlaubniß ertheilt war, zur Aktienzeichnung eingeladen. Zugleich mit dieser Erlaubniß wurde die ausschließliche Konzession auf 100 Jahre und die Bewilligung von Korporationsrechten in Aussicht gestellt, wenn die Zeichnung des erforderlichen Aktienkapitals von 1,000000 Spezialthaler bis ult. Dezember 1845 nachgewiesen wird.

Die Bedingungen, unter welchen die Einladung zur Aktienzeichnung erfolgte, sind in der Hauptsache folgende:

Unter dem Namen „Holsteinische Westbahn-Gesellschaft" tritt eine Aktiengesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von Glückstadt über Krempe, Itzehoe, Wilster und Meldorf nach Heide zusammen, und zwar mit einem Kapitalvermögen, welches durch 10000 Aktien, jede zu 100 Spezialthaler (9⅓ Stück die Mark fein) oder 200 Rthlr. gebildet wird. Jeder Inhaber

einer Aktie ist Mitglied der Gesellschaft und hat als solcher an der Konzession, an dem gesammten Vermögen und an allen erworbenen beweglichen und unbeweglichen Gegenständen, Forderungen ꝛc. der Gesellschaft, nach Verhältniß der ihm zustehenden Aktien, ein Miteigenthum. Das Aktienrecht wird durch die eröffnete Zeichnung in den näher bezeichneten Orten erworben, und leistet der Zeichner sofort einen Einschuß von 5 Prozent des Aktienbetrags gegen eine zu ertheilende Quittung. Sollte das Unternehmen nicht zu Stande kommen, so werden die geleisteten Einschüsse, so weit nicht etwa die Verwendung eines Theils derselben zur Bestreitung der vorbereitenden Kosten nach dem Beschlusse einer deshalb zu berufenden General-Versammlung der Aktionäre beschlossen wird, gegen Wiederaushändigung der Quittungsbogen zurückbezahlt. Fernere Einzahlungen können nicht eher als nach erfolgter vollständiger Konstituirung der Aktiengesellschaft und letzterer ertheilter Königl. Baukonzession, auch stets nur in Raten von nicht mehr als je 10 Prozent und in nicht kürzeren Fristen als von 6 zu 6 Wochen ausgeschrieben werden. Die jedesmaligen Zahltage und Orte und die Größe der Zahlungen werden 4 Wochen vorher bekannt gemacht. Bei der jedesmaligen Zahlung der eingeforderten Raten werden die früheren resp. Quittungsbogen und Interimsaktien eingeliefert und dagegen nur dergleichen, welche auf den Gesammtbetrag der bis dahin geleisteten Zahlungen lauten, ertheilt. Eine Verzinsung der Aktien tritt erst ein nach erfolgter Ausschreibung und Einzahlung der Einschüsse zum Belauf von 50 Prozent pro Aktie, und dauert von da an bis zum Tage der Bahneröffnung; der Aktiengesellschaft bleibt es jedoch vorbehalten, einen früheren Eintritt der Verzinsung zu beschließen. Der Zinsfuß wird zu 4 Prozent der eingezahlten Summen festgesetzt und die jährliche Zinsenzahlung durch Kürzung in den zu leistenden Einschüssen beschafft. Jeder Zeichner einer Aktie haftet unbedingt für die Einzahlung der ersten Aktie von 40 Prozent des Nominalbetrages; nach erfolgter Einzahlung von 40 Prozent werden gegen Zurückgabe der bis dahin ertheilten, auf Namen lautende Quittungen, auf Inhaber lautende Interimsaktien ertheilt. Bis zur ersten General-Versammlung der Aktionäre leitet das Central-Komité, in Verbindung mit den Lokal-Komité's, auf die bisherige Weise das Unternehmen und vertritt bis dahin die Aktiengesellschaft im Verhältniß zu deren einzelnen Mitgliedern sowohl wie zum Staate und zu dritten Personen. Nach vollendeter Aktienzeichnung ist das Central-Komité verpflichtet, sämmtliche Aktionäre zu einer in Itzehoe zu haltenden General-Versammlung zu berufen; es kann jedoch schon früher eine General-Versammlung der Zeichner veranlaßt werden, wenn besondere Umstände eine solche wünschenswerth machen. In den General-Versammlungen haben die Besitzer von

1	bis	4	Aktien	1	Stimme,
5	;	9	;	2	;
10	;	19	;	3	;
20	;	39	;	4	;
40	;	79	;	5	;
80	;	125	;	6	;

Digitized by Google

126 bis 199	Aktien	7 Stimmen,
200	"	8 "

und für jede ferneren 100 Aktien 4 Stimmen.

In der ersten General-Versammlung der Aktionäre wird ein Ausschuß ernannt, welcher aus 15 Mitgliedern, die aus der Anzahl der Aktionäre in Glückstadt, Itzehoe, Norder- und Süderdithmarschen, Krempe und Wilster gewählt werden müssen. Dieser erwählte Ausschuß, dessen Mitglieder nicht besoldet werden, fungirt bis zur Vollendung des Bahnbaues und vertritt in allen gemeinsamen Angelegenheiten die ganze Gesellschaft der Direktion gegenüber, ernennt die Direktion und ersetzt alle im Personal der Direktion eintretende Vakanzen, so wie nicht minder die Vakanzen im Ausschuß selbst; er erwählt seinen Vorsitzer und Protokollführer und bestimmt auch den Ort seiner Zusammenkünfte. Der Direktion, welche aus fünf Mitgliedern besteht, liegt die Ausführung aller Geschäftszwecke ob; sie bildet die Geschäftsführer und die ersten Beamten der Gesellschaft, und gilt nur insofern als Vertreter und Repräsentant derselben, als sie alle Verhandlungen und Geschäfte nach Außen vermittelt. Sie wählt ihren Vorsitzer und bestimmt den Ort ihrer Zusammenkünfte selbst; neben einer gleichen Vergütung, wie der Ausschußmitglieder für Reisen und baare Auslagen, erhalten der Vorsitzende der Direktion 600 Spezies, das technische Mitglied 400 Spezies, die drei anderen Mitglieder jedes 300 Spezies jährlichen Gehalt.

Zugleich mit diesen Bedingungen zur Aktienzeichnung wurde eine Rentabilitäts-Berechnung erlassen und in dieser der Beweis geführt, daß das Unternehmen, bei einer Netto-Einnahme von 200000 Mrk. Banko, eine Dividende von 5¼ Prozent abgeben werde. Ob die eröffnete Aktienzeichnung das erwünschte Resultat liefern wird, läßt sich bis jetzt noch nicht bestimmen; jedoch ist, bei der für Eisenbahn-Unternehmungen jetzt wieder eingetretenen günstigen Stimmung, wohl Hoffnung dazu vorhanden.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Bei dem Bahnhof zu Glückstadt geht die Bahn, den Herzhörner Rhyn unweit Thamlings Mühle kreuzend, in einer nördlichen Richtung durch die Blomsche Wildniß, durchschneidet den Herzhörner Mitteldeich nahe bei der Elskoper Schleuse, wendet sich sodann in die Richtung nach Krempe und berührt diese Stadt an deren Westseite. Von Krempe erreicht die Bahn den Hohenweg bei Buntenhof, verfolgt diesen, die angrenzenden Deichtrümmer, den sogenannten Stövendeich und den Weg längs Krempermoor bis an die Geest. Die Häuserreihe in Krempermoor wird an der Westseite umgangen, die hohen Sandhügel von Kremperheide und Nordo läßt die in einer großen Kurve längs des sanften Geestabhanges fortlaufende Bahn an der Ostseite, und das Störthal wird nahe bei der jetzigen Landstraße erreicht. Durch diese Niederung weiter fortlaufend gelangt die Bahn bei der Thranbrennerei an die Stör und mittelst der Störbrücke an den Bahnhof zu Itzehoe.

Nahe hinter dem Bahnhofe zu Itzehoe wird der Geestrücken nördlich vom Dorfe Sude überschritten, die Bahn senkt sich dann allmälig wieder in

Digitized by Google

die Marsch, berührt das Kirchdorf Heiligenstedten am nördlichen Ende, geht längs der Feldwettern in der Beckmünder Marsch, kreuzt die Beckaue in der Richtung auf Honigfleth, verfolgt den Wilsterſteindamm und erreicht in einigen schwachen Krümmungen, hauptsächlich um Landzerstückelungen möglichst zu vermeiden, die Stadt Wilster. Nachdem die Wilsteraue unweit der Stadt überschritten ist, hat dem Schienenwege eine gerade Richtung bis beinahe zum Büttler Kanal, unweit des Dorfes Kudensee, gegeben werden können, weil ein Durchschneiden der Landstücke in schräger Richtung sich jedenfalls als unvermeidlich herausstellte. Vom südlichen Ende des Dorfes Kudensee führt die Linie in einer schwachen Kurve zum Anhaltspunkt beim Taterpfahl auf die Dünenkette, welche sich fast ununterbrochen vor dem schroffen Geestabhange hin erstreckt; sie verfolgt diesen Sandrücken in unmittelbarer Nähe der Marsch bis zum Anhaltsplatz St. Michaelisdonn.

Von St. Michaelisdonn geht die Bahn längs des erwähnten Dünenrückens, den Kirchort Marne auf eine Meile und das Kirchdorf Barlt auf eine halbe Meile westlich liegen lassend, und erreicht den Bahnhof zu Meldorf an der Ostseite des Fleckens. Von hier durchschneidet dieselbe das Mielthal, die Süder- und Norderaue kreuzend, gelangt an die Geest östlich vom Kirchdorf Hemmingstedt, und verfolgt den sanften Geestabhang, die Ostseite des Dorfes Braaken berührend, in gerader Richtung auf Heide.

Bei der Wahl dieser Bahnlinie, insoweit dieselbe durch die Marsch führt, ist die Vermeidung des Schrägedurchschneidens der Landstücke möglichst berücksichtigt worden; auch hat die Lokalität es gestattet, ein solches Schräge durchschneiden nur auf wenige Strecken zu beschränken. In der Blomschen Wildniß wird solches nur in geringem Maaße Statt finden; in der Krempermarsch zwischen dem Herzhörner Mitteldeich und der Stadt Krempe ist dieses unvermeidlich, findet dann aber erst in größerer Bedeutung wieder in der Wilstermarsch Statt. Hier kann indessen auf diesen Uebelstand kein so großes Gewicht gelegt werden, weil die Grundstücke fast ausschließlich zur Weide und Heuwindung und nur ausnahmsweise zum Kornbau benutzt werden; denn nur beim Kornbau kann die unregelmäßige Figur des Landstückes der Bewirthschaftung von einigem Nachtheil sein. Auch auf das Mielthal findet diese Bemerkung eine Anwendung. So wird also bei der ganzen projektirten Bahn nur die Linie von höchstens 1½ Meile durch die hohe Marsch besondere Entschädigungstitel für Zerstückelungen und Wirthschaftsstörungen auf die bezeichnete Weise hervorrufen.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 15500 Ruthen Hamburger Maaß oder nahe an 9½ deutsche Meilen, und zwar 7000 Ruthen in der Marsch und 8500 Ruthen auf der Geest.

Bahnhöfe sind projektirt: zu Glückstadt, Krempe, Itzehoe, Wilster, Meldorf und Heide; Anhalteplätze: zu Taterpfahl und St. Michaelisdonn.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind nach der Kostenberechnung des Oberingenieurs Dietz, wie folgt, veranschlagt:

Digitized by Google

	Kour. Mark.
1. Erdarbeiten	420000
2. Expropriation und Entschädigung	350000
3. Brücken und Durchlässe	194000
4. Oberbau	1,362000
5. Wegekreuzungen	36000
6. Einfriedigungen der Bahn	60000
7. Bahnhöfe und Anhalteplätze	609000
8. Lokomotiven, Wagen und Werkzeuge	471200
9. Insgemein	247800
Zusammen	3,750000

oder 1,500000 Thlr. Preuß. Kour.

Die Durchschnittskosten einer Meile sind mithin zu 157900 Thlr. angenommen.

d. Steigungs- und e. Krümmungsverhältnisse.

Die Steigungsverhältnisse würden sehr günstig sein, wenn nicht das Ueberschreiten der Höhe bei Itzehoe ein Steigen und Fallen von 1 : 200 zur Verminderung bedeutender Erdarbeiten nothwendig machte. Die geringe Länge dieser Steigung hebt übrigens einigermaßen diesen Uebelstand wieder auf. Das Einlaufen in den Bahnhof zu Heide, gleichfalls mit einer Steigung von 1 : 200, kann für den Betrieb nicht als nachtheilig angesehen werden. Alle übrigen Steigungen der Bahn erreichen bei weitem nicht dies bezeichnete Maaß.

Auf der ganzen Bahnlinie findet sich, mit Ausnahme einer kurzen Biegung unmittelbar vor dem Glückstädter Bahnhofe, keine Kurve mit einem geringeren Halbmesser als 200 Ruthen. Krümmungen der letztern Art werden auch nur zu beiden Seiten von Itzehoe gefunden. In der ganzen übrigen Bahnlinie sind die Kurven in dem Maaße flach, daß sie keiner besonderen Erwähnung bedürfen.

f. Beabsichtigter Bahnbau; vorkommende bedeutende Bauwerke.

Die Kronenbreite der Bahn für einfache Geleise ist zu 16 Fuß bestimmt; die Spurweite, übereinstimmend mit der Weite auf der Glückstadt-Elmshorner und Altona-Kieler Bahn auf 5 Fuß Hamb. (4 Fuß 9½ Zoll engl.) angenommen. Die Aufträge sollen mit einer zweifachen, die kleineren Einschnitte mit ein- und anderthalbfacher, die größeren mit zweifacher Abdachung ausgeführt werden.

Auf einem schweren Marschboden von Glückstadt, in der ganzen Länge bis zum Anschluß der alten Deichtrümmer neben dem Neuenbrooker Distrikt am Krempermoor, folgt an dem letztern Orte eine ungefähr 100 Ruthen lange Moorstrecke, welche aber an der tiefsten Stelle nur 5 Fuß mächtig ist, daher durchaus keine Schwierigkeiten verursacht. Die Bahn erhält dann wiederum einen festen Sandunterboden bis zum Störthal, an dessen Geest-

Digitized by Google

grenzen eine nicht unerhebliche Moorstrecke von 4 bis 16 Fuß Tiefe vorhanden ist. Der Marschboden zu beiden Seiten der Stör hat aber wiederum völlig hinlängliche Tragkraft; der Sandboden läßt nichts zu wünschen übrig. Zwischen Heiligenstedten und Honigfleth, so wie auch an der Nordwestseite der Wilsteraue, ruht die Marsch auf einem komprimirten Moorboden, hat aber zur Aufnahme der Bahn völlig hinlängliche Stärke. Erst bei dem Dorfe Nortorf, näher dem Kudensee und den Flethseer Braaken, tritt das nackte Meer hervor, hat indessen in der ganzen Linie bis Taterpfahl, auf 1600 Ruthen Länge, eine so feste Beschaffenheit, daß nur ein Zusammendrücken von einigen Fuß in Folge der Bahnanlage erwartet werden darf. Bei Gutendorf findet sich in der Linie eine Moorstrecke von 160 Ruthen, und zwischen Braaken und Heide zwei Moorstrecken von zusammen 400 Ruthen Länge, deren Ausdammung mittelst Sandfüllung bis auf den festen Boden angenommen ist. In der ganzen übrigen Strecke von Taterpfahl bis Heide wechselt größtentheils Sandboden mit einer festen Marschdecke.

Die Bahnlinie überschreitet nachstehende Flüsse und Auen; den Rhin von Herzhorn, die Kremperaue, die Stör, die Beckaue, die Wilsteraue, den Kudenseer Kanal, die Süderaue und die Norderaue der Miele. Zu den über diese Gewässer führenden Brücken, so wie auch zu den kleineren, im Ganzen 31, wird ein einfacher Holzbau angewendet; die geringe Höhe der Brücken, bei verhältnißmäßig großen Weiten, macht einen solchen Bau nothwendig.

Sämmtliche Wege führen im Niveau über die Bahn und sind im Ganzen 90 Wegeübergänge erforderlich.

Für den Oberbau sind Schienen von 18 Fuß englisch angenommen, von denen eine jede auf 6 eichenen Querschwellen mittelst Hakennnägeln befestigt werden soll. Von den Bahnhöfen sind die zu Glückstadt und Heide, als die wichtigsten für den Verkehr, am bedeutendsten in der Anlage projektirt.

Als erforderliche Betriebsmittel sind angenommen:

6 Lokomotive mit Tendern,
20 Personenwagen, und
40 Güterwagen.

10. Rendsburg-Eckernförder Eisenbahn.

Am 23. April 1844 wurde von einer Deputation aus Rendsburg in einer zu diesem Ende in Eckernförde zusammenberufenen kleinen Versammlung beantragt, daß sich ein Rendsburg-Eckernförder Komité zur Herstellung einer Eisenbahn zwischen Rendsburg und Eckernförde oder zwischen der Eider und der Ostsee bilden möge, wobei die Deputation das erforderliche Anlagekapital in Aussicht stellte. Da kein Abfall von dem Kiel-Eckernförde-Flensburger Projekt verlangt wurde, so ging man bereitwillig darauf ein, weil die Ver-

Digitized by Google

wirklichung des Projektes nur vortheilhaft für Eckernförde sein konnte. Man wählte hierauf ein Komité aus drei Eckernfördern und drei Rendsburgern, ladete zur Theilnahme an dem für erforderlich gehaltenen Anlagekapital ein, und bat bei der Regierung um Erlaubniß, das Nivellement und die nöthigen Vorarbeiten betreiben zu lassen.

Die Zeichnungen zu dem aus 2500 Aktien à 100 Spezies bestehenden Anschlags-Anlagekapital wurden zur damaligen Zeit sehr leicht bewirkt, auch die Erlaubniß zum Nivellement der Bahnlinie durch Königl. Resolution vom 7. Mai ertheilt.

Seit dieser Zeit ist jedoch über das Unternehmen nichts veröffentlicht worden, so daß es den Anschein hat, als wenn dasselbe bei der darauf eingetretenen ungünstigen Konjunktur für Eisenbahn-Unternehmungen aufgegeben worden ist.

Auch zur Ausführung einer

11. Flensburg-Sonderburger Eisenbahn

bildete sich in der schon öfter angeführten Zeit des Jahres 1844 ein Komité. Ein aus Hamburg in der allgemeinen deutschen Zeitung vom 1. Juni 1844 mitgetheilter Artikel spricht sich jedoch über dieses Projekt, wie folgt, aus:

„Unter den mannichfachen, auf die Anlegung von Eisenbahnen in den Herzogthümern Schleswig und Holstein abzielenden Projekten, die in der letztern Zeit die hiesige Börse in Bewegung gesetzt haben, hat bisher keins ein so trauriges Schicksal erlitten wie das Projekt der Anlegung einer Eisenbahn von Flensburg nach Sonderburg, indem der Agent des betreffenden Komité's nicht einmal wagen durfte, auch nur Eine Aktie hierselbst anzubieten. Und dies mit Recht! denn die bisherigen Eisenbahnprojekte, die hier eine so günstige Aufnahme fanden, hatten doch eine Wahrscheinlichkeit der Rentabilität für sich, indem sie entweder die Herstellung einer durch das ganze Land führenden Langbahn, und zwar längs der durch die Natur angewiesenen und erfahrungsmäßig bewährten großen Land- und Poststraße, oder aber die Verbindung zweier großen, viel befahrenen Meere, mittelst einer Querbahn bezielten. Nicht so das Sonderburger Projekt. Es kann nicht in der Idee der Begründer dieses Projekts gelegen haben, daß die Korn- und Fettwaarenausfuhr der Halbinsel Sundewitt und der Insel Alsen an und für sich der Bahn eine genügende Rente sichere; denn dazu sind die Kosten der Bahnanlage zu enorm, indem in dem Plane nicht nur die Kosten der Erbauung einer Eisenbahn von dem Sonderburger Sunde, an dem unmittelbar ein hoher abschüssiger Bergrücken belegen, bis an die Flensburg-Apenrader Eisenbahn, sondern auch die Kosten der Herstellung einer auch fernerhin schwer und nur mit vielen Kosten zu unterhaltenden Brücke über den tiefen, mit einer sehr starken Strömung versehenen Sonderburger Sund, den tagtäglich viele Schiffe passiren, begriffen sind. Demnach bleibt nur die Annahme übrig, daß die Begründer des Projekts hauptsächlich da-

Digitized by Google

durch eine Rente für die Bahn haben erzielen wollen, daß sie, wie dies auch in öffentlichen Blättern bereits ausgesprochen ist, beabsichtigten, die Verbindung zwischen Schweden, Kopenhagen und Fyen mit dem Süden und namentlich mit Hamburg über Alsen und Sonderburg zu vermitteln. Allein abgesehen davon, daß die Dänische Regierung eine Verlegung der Hauptstraße über Sonderburg und Alsen gewiß niemals bewilligen wird, weil dadurch gar zu erhebliche Interessen ohne Noth verletzt werden würden, und es im eigenen wohlverstandenen Interesse der Regierung liegen muß, die Hauptpoststraße auf dem Kontinente möglichst weit nach Norden zu führen, so erweist sich auch bei näherer Betrachtung die Ausführung der beregten Idee als unpraktisch, ja als unausführbar. Ein Blick auf die Karte ergiebt, daß der Weg, den gegenwärtig die Hauptpoststraße von Hamburg über Apenrade, Hadersleben, Aarösund, Assens und Odense nach Nyborg nimmt, wenn überall, so daß sie nur um ein Unbedeutendes länger ist, als wenn dieselbe von Flensburg über Sonderburg und Faaborg nach Nyborg verlegt würde. Anstatt daß die Hauptpoststraße nun auf dem letztgedachten Wege nur zwei sehr unbedeutende Städte berühren würde, berührt sie gegenwärtig vier, zum Theil wenigstens volkreiche und betriebsame Städte. Hierzu kommt, daß der letztere Weg nur durch Eine, noch dazu schmale Wasserstraße unterbrochen wird, während der andere zwei derartige Kommunikationen über das Wasser erforderlich macht, so wie daß auf der Ostseite der Insel Alsen sich kein Hafen findet, man demnach nicht absieht, wie die weitere Kommunikation von Alsen nach Fyen vermittelt werden soll, zumal die Einfahrt in den Hafen der Stadt Faaborg auf Fyen schwierig ist. Endlich kommt in Betracht, daß das Sonderburger Projekt die Eisenbahn nur bis Sonderburg leitet, demnach die weitere Kommunikation, sowohl durch Alsen als durch Fyen, auf gewöhnlichen Landwegen zu bewerkstelligen sein würde, während, was die jetzige Hauptpoststraße betrifft, die Fortführung des Schienenweges nicht nur bis Hadersleben und Aarösund, sondern auch von Assens über Odense nach Nyborg als gesichert angesehen werden kann. Jedem Unbefangenen wird es hiernach einleuchten, daß das Sonderburger Projekt Denjenigen, die sich etwa dabei betheiligen möchten, wenig Aussicht auf irgend eine, geschweige denn eine genügende Rente gewährt, und kann Schreiber dieses, der nur das allgemeine Interesse im Auge hat, daher nicht umhin, vor jeder Betheiligung bei diesem Projekte zu warnen, eine Warnung, die bei der Höhe, welche der Aktienschwindel in unsern Zeiten erreicht hat, nicht überflüssig sein dürfte."

Hiermit hätten wir denn das Wesentlichste über die in den Herzogthümern Schleswig und Holstein entstandenen Eisenbahnprojekte mitgetheilt, und dürfen wohl dabei es bewenden lassen, weil schon aus dem Angeführten zur Genüge hervorgeht, daß an eine Verwirklichung der wenigsten Projekte zu denken ist.

Digitized by Google

C. Eisenbahnen in den Großherzogthümern Mecklenburg.

Geschichte derselben.

Bereits im Jahre 1836 faßte man in Wismar, auf Veranlassung eines Staatsvertrages zwischen Mecklenburg und Hannover, das Projekt einer Eisenbahn von Wismar nach dem kleinen Elbstädtchen Boitzenburg, und rechnete hierbei darauf, daß Hannover von der andern Seite ebenfalls eine Eisenbahn zur Elbe führen sollte. Die Regierung versprach der Stadt die Konzession, interessirte sich sehr für dieses Projekt und unterstützte die Schritte derselben in Hannover; das Land versprach auf Ansuchen der Regierung eine Landeshülfe von 30000 Thlr. pro Meile, veranlaßte die Stadt zu Vorarbeiten und zu mancherlei Opfern, und Alle stimmten mit Enthusiasmus für ein Unternehmen, das dem Lande nur zu klar die ersprießlichsten Folgen gewährte. Der Regierungswechsel in Hannover aber, die bekanntlich daraus entstandenen Wirren und andere Zufälligkeiten, endlich das Zustandekommen der Berlin-Hamburger Eisenbahn schob das ziemlich gereifte Unternehmen auf und gab ihm nun, statt auf Boitzenburg, die Richtung auf Hagenow. Auch für diese Bahn wurden alle früheren Bestimmungen anerkannt und das baldige Zustandekommen derselben von Seiten der Regierung um so mehr mit Sicherheit erwartet, als deren Nothwendigkeit um so viel klarer in die Augen sprang. Die Stadt wirkte nun mit erneuerter Kraft, gewann die ersten Bankierhäuser Berlins zur Aktienzeichnung auf das noch fehlende Kapital mit 15 Prozent sofortigen Einschusses; die Stadt verpflichtete sich zu noch 10 Prozent und erwartete nur die Erfüllung gegebener Versprechen.

Rostock, fürchtend, daß die Wismarsche Bahn seinen Handel wesentlich beeinträchtigen würde, war ebenfalls auf den Gedanken gekommen, sich an die Berlin-Hamburger Eisenbahn über Schwerin bei Hagenow anzuschließen. Es zeichnete im ersten Anlauf 600000 Thlr. mit ½ Prozent Einzahlung, vermochte aber trotz derselben keine auswärtigen Bankierhäuser für sein Projekt zu gewinnen. Man wandte sich jetzt an die Regierung und brachte es so weit, daß die früher anerkannte Identität der Bahn der Wismar-Hagenower mit der Boitzenburger geläugnet, mithin die Ertheilung der Landeshülfe für die erstere abgewiesen wurde. Wismar mußte sich mit Rostock, unter Androhung gänzlichen Ausschlusses, vereinen; das Zustandekommen seiner Bahn wurde von dem Bau der Rostocker abhängig gemacht; man sollte gemeinschaftliche Kasse machen für zwei getrennte, mit einander konkurrirende Bahnen, von denen die Rostocker bis Schwerin 8 Meilen lang und durch den Schweriner See von 64 Fuß Tiefe führend, die Wismarsche dagegen 3¾ oder 4 Meilen bis Schwerin nur günstiges Terrain berührte. Für ein solches Unternehmen wollte sich aber kein Aktienzeichner finden; Wismar wurde deshalb hingehalten und endlich zur Ruhe verwiesen.

Die Regierung stand nun von der gleichzeitigen Verbindung Wismars und Rostocks über Schwerin mit der Hamburg-Berliner Bahn bei Hagenow

Digitized by Google

ab und beschränkte sich darauf, dem im Jahre 1844 versammelten Landtage in einer Denkschrift den Vorschlag zu machen, daß vorweg und zwar sofort die Bahnstrecke von Hagenow bis Schwerin in Angriff genommen und der Bau derselben dergestalt befördert würde, daß sie gleichzeitig mit der Berlin-Hamburger Bahn dem Verkehre eröffnet werden könnte. Von dem Landtage wurde hierauf ein Komité gewählt, und dieses referirte am 26. November ungefähr, wie folgt:

„Aus der Denkschrift stellen sich vorzüglich drei Motive hervor:

1. Anwendbarkeit des Expropriationsgesetzes vom Jahre 1842 auf die Eisenbahn-Anlagen, welche die Seestädte Rostock und Wismar, so wie die Residenz Schwerin mit der Berlin-Hamburger Bahn verbinden. Bekanntlich hatte das Gesetz die bewilligte Berlin-Hamburger und eine seitdem aufgegebene Wismar-Boitzenburger Bahn im Auge. Auch jetzt wird das Gesetz nicht im Allgemeinen, sondern nur zu obigen Anlagen beabsichtigt. Es sei die unabwendliche Vorbedingung zu jeder Eisenbahn, und deshalb empfiehlt das Komité das Gesetz zur ständischen Genehmigung, jedoch schlägt sie einige Zusätze und Aenderungen des frühern Gesetzes vor, z. B. wegen späterer Anlagen von Uebergangspunkten in ökonomischer (etwa wegen Vorfluth) und in industrieller Hinsicht, auch ferner wegen Bahnpolizei, Gerichtsbarkeit, Jagdgerechtigkeit auf der Bahn.
2. Bewilligung der Kosten zu den Vorarbeiten bei den gedachten Eisenbahn-Anlagen aus ständischen Mitteln. Regierung beantrage Bewilligung von 8—10000 Thlr. ⅔ N. Die Majorität des Komité's spricht sich gegen die Bewilligung aus, theils weil für später bewilligte Bahnen Folgerungen daraus abgeleitet werden könnten, theils weil es billig sei, daß die Kommune, welche Vortheile aus der Bahn haben wolle, auch die dazu erforderlichen Opfer bringe. Auch gelten gleiche Grundsätze bei den Chausseen, wie nur bei Realisirung eines Baues die Vorarbeitenkosten erstattet werden. Auch wäre es ungewiß, ob Eisenbahnen den Nutzen wie die Chausseen bei uns gewähren, da hauptsächlich erstere die Endpunkte begünstigen.
3. Die Erbauung der Bahn von Hagenow nach Schwerin auf Landeskosten. Diese Bahn ist bereits auf 500000 Thlr. ⅔ N. veranschlagt. Zur Deckung schlägt die Regierung in der Denkschrift vor, die vom Lande übernommenen Aktien Lit. A. der Berlin-Hamburger Bahn zum Betrage von 300000 Thlr. preuß. Kour., welcher, mit Hinzurechnung des auf den Kours zu machenden Gewinns der Summe von 300000 Thlr. ⅔ N. gleich kommen wird, zu veräußern. Die übrigen 200000 Thlr. würden in gleicher Art wie die Landeshülfen zu den Chausseebauten zu übertragen sein. Komité hält den jetzigen Zeitpunkt, wo noch so viele Verwendungen zu Chaussee- und Wasserbauten zu machen sind, das Land neu zu belasten wenig geeignet, um so mehr, als man durch die Bewilligung der Bahn sich nur die Hände binden würde, zur Fortsetzung der Bahn, auch andere

Digitized by Google

Konsequenzen daraus gezogen werden könnten. Komité giebt Ablehnung des Regierungsvorschlages anheim."

Gegen die Vota 2 und 3 erfolgte ein Separat-Votum des Rostocker Deputirten, etwa so ungefähr: Man habe bei Bewilligung der Berlin-Hamburger Bahn die bestimmte Ahnung einer nicht fernen Zukunft gehabt, daß jene Bahn nicht ein bloßer Kommunikationsweg zwischen Berlin und Hamburg sein, sondern Mecklenburg andere Vortheile gewähren würde. Diese Ansicht, daß unser Land durch Nebenbahnen eigentlichen Vortheil von der Hauptbahn ziehen möge, kam durch Rivalität, indem Bahnen von Kiel nach Altona und von Stralsund nach Berlin in Angriff genommen wurden, auch durch den Aktienschwindel, der jedes Projekt ungeprüft begierig zur Ausbeutung ergriff, frühzeitig zur Geltung; Komité's wurden gebildet, Vorarbeiten gemacht, als bekannte reaktionäre Zeitumstände, ehe die Kontrakte mit den Unternehmern abgeschlossen, die Projekte für den Augenblick mehr in den Hintergrund treten ließen. Die Zeit des Aktiengeschäfts ist vorbei. Man muß durch andere Mittel dies so unendlich wichtige Projekt ins Leben treten lassen. Hamburg und Berlin warten auf diese Verbindung. Mehrere Schiffsladungen, auf der Eisenbahn von Altona nach Kiel befördert und von da weiter zu Schiff, sind schon zu Rostock angekommen. Solche Waarenzüge nach dem Innern Deutschlands können durch Mecklenburg geleitet werden, da es durch seine Verhältnisse und bedeutende Rhederei so viele Vorzüge darbiete. Jedenfalls seien wegen gerechter Ahnung der Verwirklichung des Projekts die verausgabten Vorarbeitungskosten den Anleihern zu erstatten.

Bei Berathung des Komité-Erachtens vermeinte man, daß die Proposition weiter gegangen wäre als die Denkschrift und das Komité-Erachten, indem erstere das Expropriationsgesetz ganz generell, letztere es nur auf diese Zweigbahnen speziell anwenden.

Ad 1 wird das Erachten gebilligt mit Modifikationen des Gesetzes, welche Plenum zur weiteren Berathung mit den Landesherren vorstellt. Am 28. November stellte eine Abstimmung mit 110 gegen 39 Stimmen fest, das Eisenbahngesetz nur speziell für die beregten Bahnen zu genehmigen.

Ad 2 widersprachen Viele dem Komité-Erachten, indem sie den ungünstigen und moralischen Eindruck, den solche Nichtbewilligung einer so geringen Summe für das ganze Projekt mit sich führen würde, hervorhoben. Nach lebhafter Debatte wurden 8000 Thlr. zu Vorarbeitungskosten durch Abstimmung mit 68 gegen 48 Stimmen bewilligt.

Ad 3 wurde ohne Abstimmung das Komité-Erachten rein genehmigt, also der Regierungsvorschlag wegen des sofortigen Baues der Hagenow-Schweriner Bahn verworfen.

Am 5. Dezember erfolgte ein zweiter Bericht des Eisenbahn-Komité's:

„Es sei als Antwort auf die ständischen Beschlüsse vom 27. November ein Schwerinsches Reskript angekommen, welches ad 1 gegen die Anwendung des Expropriationsgesetzes nichts zu erinnern hat, ad 2 die Bewilligung der ständischen Hülfe zu den Vorbereitungskosten wird angenommen, ad 3 kann Regierung von den ständischen Gründen der Ablehnung, weil keine neue

Digitized by Google

Lasten dem Lande aufzuerlegen, nicht sich überzeugen, sondern hält den jetzigen Zeitpunkt so geeignet, als die persönlichen Wünsche Sr. Königl. Hoh. auf das Zustandekommen der Bahn gerichtet sind, daß Sie sogar deshalb entschlossen sind, den Bau auf eigene Rechnung, jedoch mit dem Beistande der Stände, zu übernehmen. Würden die Kosten durch Benutzung des Betriebsmaterials der Berlin-Hamburger Bahn auf 430000 Thlr. ℛ. sich verringern, wovon die Landesaktien Lit. A ungefähr 50000 Thlr., so würden Se. Königl. Hoheit den Rest unter Beihülfe der Residenzstadt Schwerin übernehmen. Das Unternehmen wird der nochmaligen Berathung und der patriotischen Gesinnung der Stände empfohlen."

Es entspann sich eine interessante Debatte. Nunmehr traten schon mehrere Redner für das Regierungsprojekt auf, so auch der Deputirte der Seestadt Rostock. Manche bezweifelten, daß die 300000 Thlr. preuß. Kour. Aktien Lit. A schon ein reines Aktivum seien; Manche wollten Bedingungen an den Bewilligungsfall knüpfen. Bei Zwiespalt, ob man über die *Hauptfrage* oder nach Feststellung der Modalitäten und Bedingungen abstimmen wolle, mußte über die *Vorfrage* abgestimmt werden. 94 gegen 4 Stimmen entschieden für die sofortige Abstimmung über die Hauptfrage. Ehe am folgenden Tage, am 6. Dezember, dies geschah, theilte das Eisenbahn-Komité mit, daß es vor der Sitzung zu den Großherzogl. Herren Kommissarien berufen sei, welche beantragt hätten, daß es noch Mittheilung dem Pleno *vor* der Abstimmung machen möchte, daß es doch die großen Vortheile der sofortigen Ausführung der Bahn durch Mitbenutzung der jetzt in der Nähe vorhandenen Arbeitskräfte und Materials, ferner den moralischen Eindruck der Ablehnung erwägen möge. Von dem Voto hänge ab, ob Mecklenburg Eisenbahnen erhalte oder nicht. Sie könnten versichern, daß die Regierung sich auf gewisse Modalitäten einlassen würde, daß sie diese Strecke als Theil und Anfang der künftigen Bahn nach den Seestädten ansehe.

Die Abstimmung lehnte dessenungeachtet mit 74 gegen 43 Stimmen das Projekt ab, und Komité sollte das Resultat den Kommissarien mittheilen.

Die Mehrzahl der Stände meinte nunmehr diese Angelegenheit zur Zeit abgethan, und ein großer Theil der Opposition entfernte sich vom Landtage; dieser Umstand und der, daß ein Theil der Widersprechenden durch die allmäligen Konzessionen der Regierung und durch andere Rücksichten in seiner Ansicht reformirt wurde, machten den Regierungsplan am Ende noch durchgehen. Am 10. Dezember nämlich traf ein neues Reskript von Schwerin ein: Se. Königl. Hoheit findet in den neulichen Beschlüssen seine Erwartung nicht erfüllt, und kann dessenungeachtet von seiner Meinung, daß jene Eisenbahn zum wahren Wohle des Landes gereiche, nicht abgehen. Se. Königl. Hoheit wolken daher seinen Ständen noch weiter entgegenkommen und das Maaß seiner Opfer voll machen. Se. Königl. Hoheit will den Bau übernehmen, *wenn nur* ständischer Seits in Verwandlung der 300000 Thlr. preuß. Kour. Lit. A Aktien zur Berlin-Hamburger Bahn in Hagenow-Schweriner Aktien gewilligt wird; mithin verzichten Se. Königl. Hoheit

Digitized by Google

auch noch auf die angesprochenen 50000 Thlr. ⅔ M. Landeshülfe für die durch Eisenbahn unnöthig werdende Chaussee, und genehmigen ausdrücklich die von den Ständen festzusetzenden Modalitäten.

Es fand ein wiederholtes Erwägen der Gründe für und gegen Statt; sodann genehmigte die Abstimmung mit 55 gegen 27 Stimmen den Bau unter den angegebenen Bedingungen. Ein Antrag einiger Landstände, jene 50000 Thlr. nunmehr noch aus freiem Antriebe zuzugeben, wurde nicht allzu leicht durch die Bemerkung, daß eine Bewilligung ultra petitum nur einstimmig zugestanden werden könne, beseitigt.

Den 11. Dezember wurde die ständische Antwort verlesen, und nachdem ein Landstand in einem Diktamen auf verschiedene Modalitäten aufmerksam gemacht, namentlich wegen Transferirung der Aktien eine gesetzliche Bestimmung gewünscht hatte, wurde beschlossen, dies dem engern Ausschuß zu überlassen, und die Ausfertigung kommittirt. Zu den Modalitäten gehört, daß, wenn eine Aktiengesellschaft für die Fortsetzung der Bahn zu den Seestädten sich bilden sollte, gegen Erstattung des Baukapitals dieser Anfang der Bahn ihr zu überlassen sei.

In dem hierauf erfolgten Landtagsabschiede heißt es unter Anderm, wie folgt:

„Die neue Landtags-Proposition (wegen der Eisenbahnen) hat, wie Se. Königl. Hoheit dies gern anerkennen, in den ständischen Berathungen, so wie in den verschiedenen mit den Ständen gepflogenen Verhandlungen eine vorsichtige, alle Verhältnisse erwägende Behandlung gefunden. Se. Königl. Hoheit sind sehr erfreut, daß diese hochwichtige Angelegenheit durch die ständischen Beschlüsse in eine solche Lage gebracht ist, daß Sie hoffen dürfen, es werde dereinst Ihren Anstrengungen gelingen, Ihren Seehäfen, deren Wohlfahrt und Gedeihen Ihnen, wie dem ganzen Vaterlande, am Herzen liegt, die Wohlthat der Verbindungswege, wie die Zeit sie gebieterisch erheischt, nach dem Innern Deutschlands zu gewinnen. Se. Königl. Hoh. erklären zu den einzelnen Gegenständen der Proposition, wie Sie ein Expropriationsgesetz, mit Berücksichtigung der ständischen Wünsche und Voraussetzungen, erlassen werden. Sie behalten sich vor, die gesetzlichen Maaßregeln, welche die Handhabung der Polizei auf Eisenbahnen und aus Veranlassung ihres Baues dereinst erheischen wird, mit Ihren getreuen Ständen zu berathen. Se. Königl. Hoh. nehmen die Bewilligung der 8000 Thlr. zur Bestreitung der Voruntersuchungskosten für Bahnverbindungen der Seehäfen mit der Berlin-Hamburger Bahn an, ohne aus dieser Bewilligung Folgerungen für weitere Unterstützung ableiten zu wollen. Se. Königl. Hoh. genehmigen die Art und Weise, wie ständischer Seits das Zustandekommen der Hagenow-Schweriner Brücke erleichtert werden soll, und erklären, für den Fall dieses Eisenbahnbaues, wie Sie diese Bahnstrecke keineswegs als ein abgeschlossenes Ganze, sondern nur als Anfang und integrirender Theil der Eisenbahnen von Hagenow nach Wismar und Rostock ansehen, dergestalt, daß, wenn sich eine Aktiengesellschaft zur Fortführung der Eisenbahn nach diesen beiden Seehäfen

Digitized by Google

des Landes konstituirt hat, derselben die Hagenow-Schweriner Bahnstrecke gegen Erstattung des Baukapitals überwiesen werden könne."

Vorläufig wird nun also eine Schwerin-Hagenower Bahn in Mecklenburg zu Stande kommen, über deren Folgen die Meinungen sehr verschieden sind; nach einem Korrespondenz-Artikel aus Schwerin im „Freim. Abendb." vom 20. Dezember 1844 soll sie sogar in dieser Stadt manchen Gegner haben. Die meisten Gegner findet sie aber in der Stadt Wismar, und ein aus Mecklenburg-Schwerin vom 23. Januar 1845 datirter, in der Hamb. neuen Zeitung befindlicher Artikel spricht sich unter Anderm, dieser Angelegenheit wegen, wie folgt, aus:

„Wenn man auf die Erfahrung Rücksicht nimmt, daß kleinere Städte ohne Industrie immer durch Eisenbahnen verloren haben, weil alle Wohlhabenderen ihre Bedürfnisse aus den größeren Städten beziehen, und bei unsern Steuerverhältnissen also der Detailhandel dieser Stadt sowohl als aller übrigen des Landes ernstlich bedroht ist, für den Augenblick aber keine Entschädigung dafür nachgewiesen wird, so scheint dieses isolirte Unternehmen keineswegs für die Landesinteressen vortheilhaft; denn sollte selbst ein größerer Handel mit Landesprodukten sich hierher ziehen, so würde dieser Handel, da die Landesprodukte durch diese Eisenbahn nicht vermehrt werden, den Seestädten entzogen und die Rhedereien dabei einen bedeutenden Verlust erleiden, hieraus also eine neue Lebensfrage für die Seestädte entstehen, deren ferneres Gedeihen bedroht würde, wobei das größere Aufblühen Schwerins unmöglich Ersatz ist. Als Küstenland sind wir auf die See hingewiesen. Was diesen Handel beleben kann, ist und muß die Sorge des Landes sein, und jede Maaßregel, die diesem Handel Gefahr droht, ist verderblich und zerstörend. Die künftige Fortsetzung dieser Bahn nach den Seestädten ist nun freilich versprochen, aber sie ist einer so fernen Zukunft anheimgestellt, daß wir mit banger Ahnung dieser fernen Zukunft entgegensehen; denn bis jetzt ist man von der Idee noch immer nicht zurückgekommen, von Schwerin aus zwei getrennte Bahnen auf gemeinschaftliche Kosten durch Eine Aktiengesellschaft nach Wismar und Rostock zu führen. Das Nachtheilige der Trennung, ja das Widersinnige, weil darum die Rostocker durch den Schweriner See gelegt werden, und der Gesellschaft wegen die Wismarsche mit einem Umwege von ungefähr 1½ Meile sie durch den See begleiten soll, ist früher bereits dargethan, ohne bis jetzt widerlegt worden zu sein. Dennoch aber bleibt man mit starrem Eigensinn bei diesem Plane stehen, und von Rostock aus preist man ihn sogar an und häfft seine baldige Ausführung! Aber wie Rostock auch bauen möge, die Rostocker Bahn kann nie eine neue Handelsstraße begründen; Rostocks Handel, das Land kann nicht viel dabei gewinnen. Rostock ist durch seine geographische Lage, also durch die Natur unter den vorliegenden Verhältnissen nicht zum Anschlusse an die Berlin-Hamburger Bahn geeignet; gegen Kiel und Stettin kann es nun einmal mit Erfolg in die Schranken nicht treten; die Bahn, durch den Schweriner See geführt, würde unendlich kostspielig und unsolide, und dadurch den Keim ihres Todes schon in sich tragen; sie würde eingehen oder aber mit vielem

Digitized by Google

Verluste eine kümmerliche Existenz fortschleppen, wenn sie unter solchen Verhältnissen und Bedingungen ins Leben tritt. Das Land also wie Rostock gewinnt nicht dabei; sie wird eine Last für das Land, ein Hemmschuh seinem Gedeihen. Rostock, im Osten Mecklenburgs, ist auf den Osten hingewiesen, durch den fetten Boden dieses Theiles von Mecklenburg, durch Pommern und Strelitz blüht sein Handel; es kann sich mit der künftigen Stralsund-Berliner Bahn vereinigen, aber sich nicht isolirt mit Schwerin verbinden. Dies sind die Ideen der öffentlichen Meinung, und Rostock überhört sie. Man theile daher seine Ansichten dagegen mit; man wird bei so wichtigen Fragen nicht blind oberflächlichen Launen folgen, man wird wissen, warum man so und nicht anders zu handeln gedrungen ist. Rostock ist es sich schuldig, diese öffentliche Meinung, wenn sie irrt, auf den richtigen Weg zu leiten; es ist sich und dem Lande schuldig, über sein bisheriges Verfahren, über seine bisherigen Ansichten, der öffentlichen Meinung gegenüber, sich auszusprechen; denn ein längeres Schweigen wäre ein Geständniß, daß man es selbst nicht wisse, ein längeres Ignoriren dieser Meinungen kann sein Beginnen nicht fördern. Wir erklären, daß wir keineswegs gegen Rostock und sein Unternehmen sind, aber wir wollen und hoffentlich wir werden verhindern, daß die Interessen des Landes bei diesem einseitigen Streben länger leiden. Denn es ist ausgesprochen, daß beide Seestädte nur durch Eine Aktiengesellschaft ihre Zwecke erreichen können, d. h. Wismar soll nicht eher bauen, als bis auch Rostock die Mittel zu seiner getrennten Bahn erlangt hat. Damit ist aber das Urtheil über beide Bahnen gesprochen; beide sind dadurch indirekt verboten, beide sollen nicht zu Stande kommen, und daher mit Recht unsere bangen Sorgen, unsere Befürchtungen für die Zukunft.

Die Nothwendigkeit des Anschlusses Wismars ist, ohne auf seine wohlbegründeten Rechte auf eine Bahn durch die bekannten Vorgänge Rücksicht zu nehmen, zu klar erkannt, als daß es dafür noch eines Wortes bedürfte. Alle Landesinteressen erfordern das sofortige Zustandekommen dieser Bahn, weil sie eine neue bedeutungsvolle Handelsstraße für Deutschland eröffnet, deren heilsame Folgen für das ganze Land gar nicht zu berechnen sind. Denn die Staaten blühen nur nach Verhältniß der Größe ihres Handels und ihrer Industrie; wo kein Handel ist, ist keine Regsamkeit, kein Fortschritt, kein Leben, sondern Verwesung und Tod. Man denke an Phönizien und die unzähligen Staaten und Städte alle, welche die Geschichte als Beweise darbietet und darzubieten nicht aufhört. Es ist eine alte, nur schon zu oft abgedroschene Wahrheit, und ich will nicht tiefer darauf eingehen, aber sie kann uns Mecklenburgern nicht oft genug vorgeführt werden, weil unsere Steuerverhältnisse und manches Andere, und jetzt der vorliegende Fall, uns den klaren Beweis liefern, daß man diese Wahrheit noch immer für Mecklenburg nicht erkannt hat. Man rühmt uns immer das glückliche Mecklenburg; einigen Egoisten mag es so erscheinen, aber es kann ihnen nicht schwer werden zu erkennen, daß dieses gepriesene Glück eine fixe Idee ist, von der die Wirklichkeit das Gegentheil hinlänglich zur Schau trägt. — Und der Bau der Straße nun, durch die unser Land mit Deutschland in nähere Ver-

Digitized by Google

bindung tritt, durch die wir eine hohe Bedeutung für Deutschland erwerben, aus unserer Isolirtheit heraustreten und die Wichtigkeit erlangen, welche die Natur für den Völkerverkehr uns zugewiesen hat; kurz, der Bau der Straße, die uns die unberechenbarsten Vortheile gewährt, wird abhängig gemacht von Hindernissen, die als unübersteiglich sich bereits dargethan haben! Denn wenn in dem Augenblicke, wo der Aktienschwindel seine höchste Höhe erreicht hatte, einer Zeit, wie sie vielleicht nie wiederkehrt, keine Aktionäre für die Rostocker Bahn, trotz der eigenen Zeichnung dieser Stadt von 600000 Thlr. (freilich mit ½ Proz. Einzahlung), sich finden lassen wollten, so wird man künftig für dieses Unternehmen nie eine Aktiengesellschaft gründen, und die Folge ist, daß auch das Land alle Vortheile der Wismarschen Bahn entbehren muß. Und diese Bahn ist nur 3¾ Meilen lang auf sicherem festen Erdboden, für diese Bahn haben schon Aktionäre sich bereit gefunden, für diese Bahn wird man sie auch jetzt noch ohne Mühe bereit finden; warum soll also Wismar und das Land seine schönsten Hoffnungen vereitelt sehen, nur weil die Launen einer Stadt ihnen entgegen sind? Woraus folgt die Nothwendigkeit nur Einer Aktiengesellschaft für beide Bahnen, und woraus die Nothwendigkeit des gleichzeitigen Baues der beiden Bahnen? Wenn Rostock durchaus an die Berlin-Hamburger Bahn sich anzuschließen gezwungen glaubt, gut, wir stehen diesem Unternehmen nicht entgegen; aber ist es nicht Ungerechtigkeit gegen Wismar, wenn es die Mittel nachweiset, es abhängig zu machen von Rostock, wenn dies die Mittel nicht aufzubringen vermag? Ist es nicht Parteilichkeit, wenn Wismar die Nothwendigkeit seiner Bahn nachweiset, Rostock dies aber nicht kann; wenn die Nothwendigkeit für Rostock, der geographischen Lage und der Vernunft und den Interessen der Bahnen und des Landes gemäß, über Wismar zu bauen einleuchtet, Rostock aber ohne Gründe den Schweriner See auf eine halbe deutsche Meile ausfüllen will, ist es dann nicht Parteilichkeit, frage ich, wenn man dann Wismar unberücksichtigt läßt, den Bau seiner Bahn verhindert und der späten Zukunft übermacht, was die Gegenwart ausführen will und muß? Wenn man Schwerin vorläufig allein mit der Berlin-Hamburger Bahn verbindet, warum kann man Wismar nicht vorläufig mit Schwerin verbinden, zumal da Rostock dabei nichts verliert, wohl aber beide Seestädte durch die isolirte Schwerin-Hagenower Bahn. Denn Rostock, wie gesagt, ist auf den Osten von Mecklenburg hingewiesen, die Wismarsche Bahn kann ihm diesen Handel nicht nehmen, und dazu hat es und behält es seine inneren Hülfsquellen, als da sind: seine Universität, jene Landeskollegien und Landeskassen alle, deren Sitz es ist. Also warum zögern mit einem Unternehmen, bei dem jeder Augenblick der Zögerung verderblich ist; warum Bedingungen dabei, die stets unerfüllt bleiben müssen; warum jetzt nicht thun, was man späterhin dennoch wird thun müssen, weil man Eine Aktiengesellschaft nicht bilden kann? Dann sind die Verhältnisse schwieriger, denn die Konkurrenz mit Kiel und Stettin wird für Mecklenburg mit jedem Tage schwerer; die neuen Verhältnisse, die in Schwerin, als dem jetzigen Ausgangspunkt der Bahn, sich dann eben mühsam gebildet haben, werden bei deren Fortsetzung gewaltsam aufs

Digitized by Google

Neue zerrissen, und sollen dann zum Nachtheile der Stadt sich noch einmal neu gestalten. Das Land wird um so viel länger darnieder gehalten, die Vortheile werden in dem Verhältnisse langsamer sich entwickeln, als Kiel und Stettin unterdessen an Solidität und Gewohnheit gewinnen. Wenn es sich nun um die Interessen Wismars allein handelte, so ist Wismar eine Stadt des gemeinsamen Vaterlandes, und sie darf, wie jede andere, auf Gerechtigkeit und Unparteilichkeit Anspruch machen; hier aber ist das Interesse des ganzen Landes auf das Engste mit dem Wismars verknüpft; das ganze Land, mit Ausnahme einer einzigen Stadt, fordert dasselbe, es liegen keine Gründe dagegen vor, und man weigert sich dennoch, der gebieterischen Nothwendigkeit Folge zu leisten?!

Die Regierung spricht in einem Reskripte an die Stadt Wismar vom 4. Mai 1841 von „den überwiegenden Vortheilen, welche das ganze Land, insbesondere aber Wismar, von seiner Eisenbahn zu erwarten habe, von dem baldigen Zustandekommen eines so rein vaterländischen Unternehmens." Von Rostock ist nicht die Rede. An die Stände vom 12. Dezember 1840: „daß die Stände die große Wichtigkeit der Eisenbahn-Unternehmung (nach Wismar) vollkommen zu würdigen gewußt hätten." Von Rostock ist nicht die Rede. „Se. Königl. Hoh. sind hoch erfreut — heißt es weiter an derselben Stelle — daß überall, wo es das wahre Wohl des Landes gilt, die Stände Ihnen kräftige Unterstützung gewähren. Allerhöchst Sie werden es Ihr eifrigstes Streben sein lassen, Ihrem Lande die Segnungen vermehrten Verkehrs zuzuwenden, und werden als Landesherr kein Opfer scheuen, wo es das Heil Mecklenburgs gilt." Damals war von Rostock keine Rede, keine Rede von der Wichtigkeit seiner Bahn, und von dem Nutzen derselben für das Land. Wodurch ist jetzt sein Dazwischentreten begründet, warum ist jetzt die Wismarsche Bahn weniger wichtig? Sind jetzt die Verhältnisse andere als damals? Hat sich das Geringste zum Nachtheil dieses „rein vaterländischen" Unternehmens verändert? Liegen irgend welche Gründe vor zur Aenderung der damaligen nur zu wahren und gerechten Ansichten? Allerdings liegen Gründe vor, aber nicht für Aufschiebung dieses Unternehmens und endliche Zögerung bei dessen Ausführung, sondern für dessen bald möglichste Realisirung. Denn die Verhältnisse sind jetzt dringender als je; die Wichtigkeit der Bahn nach Wismar ist einleuchtender, deren unverzäumtes Zustandekommen nothwendiger als je, da es sich jetzt mehr als früher um unser ganzes Wohl und Wehe handelt. Denn dies hängt von der Bahn nach Wismar, aber nicht von der nach Rostock ab. Ob unser Land blühen oder kümmerlich vegetiren, ob es in reger Thätigkeit seinen Theil zum Glanze Deutschlands, unseres großen Vaterlandes, beitragen, oder als verwesendes Glied desselben bedeutungslos bedauert und verachtet, man möchte fast sagen, ob es in der Reihe civilisirter Staaten künftig einen Platz finden, oder einst vom Schauplatz der Geschichte verschwinden soll, das ist die große Frage, um die es sich bei der Bahn nach Wismar handelt, das sind die Gedanken, die jeden denkenden Vaterlandsfreund, Jeden beschäftigen, der die hohe Wichtigkeit und Bedeutung dieser Frage und ihrer glücklichen Lösung erkannt hat.

Digitized by Google

Sie ist für Mecklenburg die Lebensfrage und nicht für Wismar allein, und wer auch die Sache noch so leicht nimmt, kann sich diese Wahrheiten nicht verhehlen, er möchte denn als kalter Egoist darin eine Gefahr für seine Privilegien erblicken, oder als altersschwacher Greis sie als Neuerung verdammen. Jede Regierung aber steht über den Parteien. Bei Förderung des Gesammtwohls kann sie die Stimme einer kleinen Partei nicht berücksichtigen, sondern Vernunft, Billigkeit und gleiche Gerechtigkeit gegen Alle bilden die Basis ihrer Handlungen; ihnen muß sie Gehör geben gegen die launische Willkür Einzelner, besonders wenn sie deren Interesse nicht einmal dadurch verletzt. Wie dem einsichtsvollen Manne ein thatkräftiges Handeln, ein energisches Verfahren nothwendig Pflicht ist, wenn er sich oder Andere vor Schaden und Nachtheil zu bewahren hat; wie er nicht wanken darf und zögern, wenn er sein Familienglück von einer Gefahr bedroht sieht, voll Muth und Umsicht sie abzuwenden, unverrückt sein Ziel im Auge, so wird auch die Regierung mit Kraft und Einsicht zu handeln wissen, wenn das Wohl ihres Volkes gefährdet ist, wenn die Interessen des Landes bedroht sind und nur Energie und Unparteilichkeit erforderlich sind, um sie zu schützen und zu retten. Und daher können wir nicht zweifeln, daß die Thätigkeit des Komité's in Wismar bald von Neuem, unabhängig von Rostock, beginnen, brauchen nicht zu fürchten, daß der Bau seiner Bahn der fernen Zukunft überlassen, von Bedingungen ferner abhängig gemacht werde, die einem Verbote der Bahn gleich kommen. Unser Vertrauen zu ihr steht noch unerschütterlich fest und wird nicht wanken; denn wie es stets gerechtfertigt wurde, so werden wir auch diesmal sicherlich bald einer freudigeren Zukunft entgegensehen; sie, die stets der Bedrückten und Leidenden sich annahm, sie, die stets Billigkeit, Gerechtigkeit übte, wird auch jetzt nicht lange darauf warten lassen, wird auch jetzt beweisen, daß das Wohl des Ganzen ihre einzige Sorge, ihr einziges Streben zu sein nie aufgehört hat."

Wie es scheint, hat die Regierung den Vorstellungen Wismars nachgegeben und den Bau der Schwerin-Wismarer Bahn genehmigt. Es sind nämlich, den neuesten Nachrichten zufolge, Ende Februar 1845 Subskriptionen zur Betheiligung bei der Bahn an der Hamburger Börse ausgeboten, und sollen sich acht Bankierhäuser in den veranschlagten Gesammtbetrag, 1,100000 Thlr., getheilt haben.

Zu erwähnen wäre noch, daß das für die Berlin-Stralsunder Bahn, welche bekanntlich durch Mecklenburg-Strelitz führen wird, von der Strelitzschen Regierung beantragte Expropriationsgesetz von dem Landtage genehmigt ist, und daß mithin der Ausführung dieses Projektes im Mecklenburg-Strelitzschen Gebiete nichts im Wege steht.

Digitized by Google

Digitized by Google

IX.

Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig.

Digitized by Google

Digitized by Google

IX. Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig.

1. Braunschweig-Harzburger Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Die Geschichte der Eisenbahn-Projekte im Herzogthum Braunschweig ist von 1832 bis 1837 so innig verwebt mit den für das Königreich Hannover gebildeten Planen, daß wir bei Darstellung der letzteren beide zusammenfassen werden.

Am 13. November 1837 wurde zwischen den Regierungen von Hannover und Braunschweig zur Erleichterung des Verkehrs nachstehender Vertrag über die Durchführung von Eisenbahnen durch das beiderseitige Gebiet abgeschlossen:

Nachdem Seine Majestät der König von Hannover und Se. Durchlaucht der Herzog von Braunschweig beschlossen haben, Behufs Erleichterung des Verkehrs Eisenbahnen von Braunschweig nach Harzburg und nach Goslar zur Ausführung bringen, auch dieselben gegenseitig durch Ihre Gebiete führen zu lassen, und dann zu den solcherhalb erforderlichen näheren Unterhandlungen Seine Majestät der König von Hannover Allerhöchstihren Hofrath Ernst Friedrich Georg Hüpeden, Ritter des Königlich Hannoverschen Guelphen- und des Kurhessischen goldenen Löwen-Ordens, und Allerhöchstihren Geheimen Kanzlei-Sekretär Karl Ludwig Rudolph Hoppenstedt; und Se. Durchlaucht der Herzog von Braunschweig und Lüneburg Höchstihren Finanz-Direktor und Geheimen Legationsrath August Philipp Christian Theodor von Amsberg, Kommandeur zweiter Klasse des Herzoglich Braunschweigschen Ordens Heinrich des Löwen, Kommandeur des Königl. Hannoverschen Guelphen- und des Kurhessischen goldenen Löwen-Ordens, Ritter des Königl. Sächsischen Civil-Verdienst-Ordens und Inhaber des Waterloo-Ehrenzeichens, zu Bevollmächtigten ernannt haben, so ist von denselben, unter Vorbehalt der Ratifikation, nachfolgender Vertrag verabredet und geschlossen worden:

Art. 1.

Die Königl. Hannoversche Regierung gestattet der Herzogl. Braunschweigschen Regierung eine von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg anzulegende Eisenbahn durch Königl. Hannoversches Gebiet zu führen. Die bei dieser Anlage

Digitized by Google

zu befolgende Bahnlinie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, daß die Bahn ostwärts von Heiningen im Herzogl. Braunschweigschen Gebiete angelegt, zuerst unweit Heiningen in das Königl. Hannoversche Gebiet eintritt und durch dasselbe neben den Ortschaften Burgdorf, Schladen, Wiedelah und Vienenburg bis an die im Thale des Radauflusses belegenen beiderseitigen Landesgrenzen und sodann in das Herzogl. Braunschweigsche Amt Harzburg geführt wird.

Art. 2.

Die speziellere Feststellung der Bahnlinie bleibt zwar der Herzogl. Braunschweigschen Regierung überlassen; es wird jedoch eine darüber anzufertigende Generalkarte gleichzeitig bei Auswechselung der Ratifikations-Urkunden dieses Vertrages und ein Spezialplan der ganzen Bahn im Königl. Hannoverschen Gebiete nach Beendigung des Baues der Königl. Hannoverschen Regierung mitgetheilt werden. Eine Abweichung von der festgestellten, in der Generalkarte bezeichneten Bahnlinie bedarf einer ferneren vorgängigen Verständigung zwischen beiden Regierungen.

Art. 3.

Die zur Eisenbahn-Anlage im Königl. Hannoverschen Gebiete erforderliche Abtretung des Grundes und Bodens, so wie die dazu nöthige Aufhebung von Grundgerechtsamen geschieht, insofern gütliche Vereinbarungen zwischen den Betheiligten nicht zu erreichen sind, nach den Bestimmungen des für das Königreich Hannover etwa zu erlassenden Expropriationsgesetzes. Domanial-Pertinenzien, welche zur Bahnanlage erforderlich sein möchten, sollen, unter Vorbehalt des Eigenthums, an die Herzogl. Braunschweigsche Regierung zur Benutzung für die Bahnanlage gegen angemessene Entschädigung abgetreten werden.

Art. 4.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung verspricht bei der Auswahl und Erwerbung der zur Bahnanlage abzutretenden Grundflächen und Gerechtsame mit möglichster Billigkeit gegen die dabei im Königreiche Hannover Betheiligten zu verfahren. Die Königl. Hannoversche Regierung wird sowohl durch die Lokal-Obrigkeit als auch durch die Domanial-Behörde thunlichst dahin wirken, daß der Zweck einer gütlichen Vereinbarung in obiger Beziehung vollständig erreicht werde.

Art. 5.

In Beziehung auf die von den abzutretenden Grundflächen zu prästirenden öffentlichen, gutsherrlichen, Parochial- und Kommunal-Lasten und Abgaben wird das künftige Rechtsverhältniß durch die über die Acquisition jener Grundflächen abzuschließenden Kontrakte mit festgestellt werden. Die auf den abzutretenden Flächen haftende Grundsteuer wird jedoch jedenfalls von der Herzogl. Braunschweigschen Regierung übernommen.

Art. 6.

Die für die Eisenbahn acquirirten, im Königl. Hannoverschen Gebiete belegenen Grundstücke dürfen ohne vorgängige Zustimmung der Königl. Hannoverschen Regierung weder veräußert noch mit dinglichen Lasten beschwert werden.

Art. 7.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der ganzen Bahnanlage, so weit sie das Königl. Hannoversche Gebiet berührt, der Krone Hannover ausschließlich vorbehalten. Es sollen mithin alle Bestimmungen, welche über die Benutzung von Eisenbahnen im Königreiche Hannover demnächst etwa erlassen werden, auch auf die Braunschweig-Harzburger Eisenbahn zur Anwendung kommen, insoweit nicht ein Anderes durch die nach Art. 23 des gegenwärtigen Vertrages festzustellende Bahnordnung bestimmt wird.

Digitized by Google

Art. 8.

Die Bahn soll zu zweckmäßiger Beförderung von Personen und Gütern eingerichtet und mit möglichster Solidität so konstruirt und jederzeit so unterhalten werden, daß, mit Ausnahme solcher Perioden, wo durch die Ausführung von Reparaturen eine Unterbrechung unvermeidlich verursacht wird, in der Benutzung der Bahn keine Behinderungen eintreten. Die Wahl und Einrichtung der Beförderungsmittel hängt von dem Ermessen der Herzoglich Braunschweigschen Regierung ab.

Art. 9.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung wird solche Einrichtungen treffen, daß die im Königl. Hannoverschen Gebiete belegene Bahnstrecke gegen Ueberschwemmungen gesichert, und daß in deren Umgebungen die jetzige Inundationsfläche nicht zum Nachtheile der Hannoverschen Grundbesitzungen verändert werde. Die zu diesem Zwecke oder wegen der Bahnanlage überhaupt erforderliche Korrektion des Okerflusses im Königl. Hannoverschen Gebiete soll nach einem, von der Herzogl. Braunschweigschen Regierung mitzutheilenden, durch das Königl. Hannoversche Ministerium festzustellenden Plane geschehen.

Art. 10.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung wird dafür sorgen, daß die Verbindung zwischen einzelnen Ortschaften und Grundbesitzungen im Königl. Hannoverschen Gebiete weder gestört noch unverhältnißmäßig erschwert werde. Die solcherhalb zu treffenden Anordnungen, namentlich die Anzahl, der Platz und die Einrichtung der Ueberfahrten und Triften, sollen wo möglich durch eine zwischen dem Herzogl. Braunschweigschen Bevollmächtigten und den dabei diesseits Betheiligten abzuschließende Uebereinkunft festgestellt werden, welche den zuständigen Regiminal-Behörden zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen ist. Kann eine Vereinbarung auf diesem Wege nicht erreicht werden, so wird das Königl. Hannoversche Ministerium die Differenz definitiv entscheiden, wobei jedoch den Gemeinden und Privatpersonen die gerichtliche Geltendmachung etwaiger Rechtsansprüche vorbehalten bleibt.

Art. 11.

Anpflanzungen von Bäumen an den Seiten der Bahn dürfen nur mit Zustimmung der dabei betheiligten Grundbesitzer geschehen. Anpflanzungen von Buschwerk und Hecken sind an eine derartige Zustimmung nicht gebunden, vorausgesetzt, daß dabei etwa bestehende gesetzliche oder observanzmäßige Regeln beobachtet werden.

Art. 12.

Sollte die Bahnanlage nach erfolgter Acquisition der Grundstücke nicht vollendet oder später zu Eisenbahn-Transporten nicht weiter benutzt werden, so ist bei der sodann einzuleitenden Veräußerung der im Königl. Hannoverschen Gebiete belegenen Bahngrundstücke den Eigenthümern der anliegenden Grundbesitzungen ein Vorkaufsrecht zu gestatten.

Art. 13.

Bei etwaiger Stellung von Menschen oder Pferden, Behufs Anlegung und Unterhaltung der Eisenbahn, so wie Behufs der Eisenbahn-Transporte, ist den Königl. Hannoverschen Unterthanen gleiche Konkurrenz mit den Herzogl. Braunschweigschen Unterthanen zu gestatten. Diejenigen Arbeiten bei der Bahnanlage im Königl. Hannoverschen Gebiete, welche nicht eigentliche Kunstfertigkeit erfordern, sollen vorzugsweise durch Königl. Hannoversche Unterthanen, welche dazu von der Lokal-

Digitized by Google

Obrigkeit zu designiren sind, beschafft werden, insoweit solche in hinreichender Anzahl sich finden, und vorausgesetzt, daß sie mit demjenigen Arbeitslohne sich begnügen, für welchen dieselben Arbeiten durch Andere verrichtet werden können.

Art. 14.

Die Bestimmung des Bahn- und Transportgeldes für Personen, Thiere und Sachen bleibt der Herzogl. Braunschweigschen Regierung überlassen, welche dasselbe zum Besten des öffentlichen Verkehrs so billig als möglich stellen wird. Das Bahn- und Transportgeld für Sachen jeder Art soll jedoch in keinem Falle höher angesetzt werden als der Frachtlohn der gewöhnlichen Fuhrleute auf gewöhnlichen Chausseen und Wegen gleichzeitig und bei gleicher Waaren-Qualität und Entfernung unter gleichen örtlichen Verhältnissen zu stehen kommt.

Art. 15.

Bei der Benutzung der Bahn zur Förderung von Personen, Thieren und Sachen, namentlich bei Feststellung und Erhebung der Bahn- und Transportgelder, sollen die gegenseitigen Unterthanen unter übrigens gleichen Verhältnissen gleichmäßig behandelt werden, so daß den Herzogl. Braunschweigschen Unterthanen als solchen dabei kein Vorzug vor den Königl. Hannoverschen Unterthanen eingeräumt werden darf. Der Königl. Hannoverschen Bergwerks- und Hütten-Verwaltung soll die Benutzung der Bahn zu Transporten jeder Art unter denselben Bedingungen eingeräumt werden, wie sie für die Herzogl. Braunschweigsche Bergwerks- und Hütten-Verwaltung zur Anwendung kommen. Die Bahnverwaltungs-Behörde wird von der Herzogl. Braunschweigschen Regierung angewiesen werden, diesen Grundsätzen gemäß zu verfahren, und sollen zugleich die mit spezieller Verwaltung der Bahn und des Transportwesens beauftragten Offizianten auf genaue Befolgung der vorstehenden Verabredungen, nach einer zwischen den beiden kontrahirenden Regierungen gemeinschaftlich festzustellenden Eidesformel, verpflichtet werden. Im Uebrigen soll, der obigen Grundsätze unbeschadet, der Bahnverwaltung überlassen sein, solche Personen, Thiere oder Sachen, welche sich allgemein oder in einzelnen Fällen zu dem Transporte auf der Bahn nicht eignen, davon auszuschließen.

Art. 16.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung wird für angemessene polizeiliche Beaufsichtigung der ganzen Bahnstrecke sorgen. Diese Beaufsichtigung kann zwar Herzogl. Braunschweigschen Offizianten auch im Königl. Hannoverschen Gebiete übertragen werden, es sollen jedoch die in diesem Gebiete vorkommenden, die Bahnanlage oder deren Transporte betreffenden Polizei- oder Kriminal-Vergehen den Königl. Hannoverschen Behörden zur Untersuchung und zum Erkenntnisse angezeigt und nach Königl. Hannoverschen Gesetzen beurtheilt werden.

Art. 17.

Der Betrieb auf der Eisenbahn soll, so lange derselbe von der Herzogl. Braunschweigschen Regierung auf Rechnung des Staats besorgt wird, mit einer Gewerbesteuer oder ähnlichen öffentlichen Abgabe im Königreiche Hannover nicht beschwert werden.

Art. 18.

Für den Fall, daß die zwischen den kontrahirenden Staaten jetzt bestehende Steuer- und Zollvereinigung nicht fortgesetzt, und in beiden Staaten ein getrenntes Steuer- und Zollsystem wieder eingeführt werden sollte, ist in Ansehung der auf der Braunschweig-Harzburger Eisenbahn von Seiten Hannovers etwa zu erhebenden Durchgangs-Abgaben Folgendes verabredet:

Digitized by Google

1. Frei von jeder Durchgangs-Abgabe werden gelassen werden:
   a. die im ersten Abschnitte des jetzt bestehenden Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangs-Abgabe-Tarifs angegebenen Gegenstände, mit Ausnahme derjenigen, welche darin ad No. 10, 13, 26, 28, 32 und 42 bezeichnet sind;
   b. folgende rohe Produkte und Fabrikate, nämlich: Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsamen aller Art, Butter, Käse, Wolle, rohe Häute und Felle, Wildpret, gemeines Harz, Pott- und Waidasche, Steinkohlen, Kalk, Gyps, behauene Bau-, Bruch- und Quadersteine, gebrannte Mauer- und Dachsteine, gemeine Töpferwaare, Europäisches Bau- und Nutzholz, Borke und Lohe, Torf und die Produkte und Fabrikate des herrschaftlichen Berg- und Hüttenbetriebes.
2. Alle anderen Gegenstände des Handels und Verkehrs dürfen einer Durchgangs-Abgabe unterworfen werden, welche jedoch höchstens ein Achtheil der nach dem allgemeinen Gesetze alsdann zur Anwendung kommenden Abgabesätze betragen darf.

Art. 19.

Soll die Bahnanlage selbst oder der Betrieb der Eisenbahn-Transporte an Privatgesellschaften oder an sonstige Privatunternehmer, sei es im Wege einer Konzession oder einer Verpachtung übergehen, so ist dazu die Zustimmung der Königl. Hannoverschen Regierung erforderlich, und wird dann über die einer Abänderung bedürfenden Punkte des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den Regierungen beider Staaten verabredet werden.

Art. 20.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung wird die Königl. Hannoversche Regierung gegen alle, wider diese letztere in Folge der Eisenbahn-Anlage etwa zu erhebenden Ansprüche Dritter vertreten und jeden derartigen Anspruch auf ihre Kosten zur Erledigung bringen.

Art. 21.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung gestattet der Königl. Hannoverschen Regierung, eine von Goslar nach Vienenburg anzulegende, der Braunschweig-Harzburger Bahn anzuschließende Eisenbahn durch Herzogl. Braunschweigsches Gebiet zu führen. Alle in den vorstehenden Artikeln 2 bis 20 enthaltenen Bestimmungen sollen, im umgekehrten Verhältnisse, wegen der Eisenbahn zwischen Goslar und Vienenburg gleichmäßig zur Anwendung kommen, so daß die durch jene Bestimmungen begründeten Rechte und Verpflichtungen der einen Regierung, hinsichtlich der Goslar-Vienenburgschen Bahnanlage, als Rechte und Verpflichtungen der andern Regierung anzusehen sind.

Art. 22.

Unweit der Ortschaften Vienenburg und Schladen werden von Seiten der Herzogl. Braunschweigschen Verwaltung Abladeplätze Behufs der Eisenbahn-Transporte angelegt. Der neben Vienenburg anzulegende Abladeplatz wird zur Aufnahme aller von Goslar und Oker ankommenden und dahin abgehenden Transporte vollständig mit eingerichtet. Die Kosten der Einrichtung und Unterhaltung dieses Abladeplatzes und seiner Zubehörungen an Gebäuden und Utensilien jeder Art übernimmt die Herzogl. Braunschweigsche Regierung; auch gestattet dieselbe dem Königl. Hannoverschen Gouvernement die unentgeltliche Benutzung jenes Abladeplatzes für alle Transporte zwischen Vienenburg und Goslar. Dagegen sollen die zur Errichtung des Vienenburger Abladeplatzes erforderlichen Grundstücke auf Kosten der Königl.

Digitized by Google

Hannoverschen Regierung acquirirt werden. Die Auswahl der für diesen Abladeplatz zu bestimmenden Fläche und die Feststellung ihres Umfanges an Grund und Boden bleibt der nähern Verabredung überlassen. Für die Goslar-Vienenburgsche Bahn wird von Seiten der Königl. Hannoverschen Verwaltung ein Abladeplatz neben dem Dorfe Oker eingerichtet.

Art. 23.

Zur thunlichsten Sicherung der Bahn und Bahnfahrten gegen Gefährdungen und Störungen soll eine Bahnordnung gleichmäßig für die Bahnen nach Harzburg und nach Goslar durch die Regierungen beider Staaten gemeinschaftlich festgestellt und erlassen werden.

Art. 24.

Die kontrahirenden Regierungen verpflichten sich, auf der von ihnen angelegten Eisenbahn die Spurbreite, welche bei dem ersten Baue der Goslar-Vienenburgschen Bahn nach der Spurbreite der Braunschweig-Harzburger Bahn bestimmt werden soll, späterhin nicht anders als gemeinschaftlich und gleichzeitig abzuändern.

Art. 25.

Jedem der beiden kontrahirenden Staaten ist die Anschließung von Seiten- oder Zweigbahnen an die Hauptbahn innerhalb seines Gebietes in jeder Richtung gestattet.

Art. 26.

Jeder der beiden Regierungen wird über die Einzelnheiten des ganzen Planes, namentlich über die Bauart, über die Förderungsmittel, über die Verwaltung des Transportwesens und über die Einrichtung der Abladeplätze alle diejenigen Nachrichten bereitwillig mittheilen, welche die andere Regierung zu erhalten etwa wünschen möchte.

Art. 27.

Nach Ablauf eines Zeitraumes von Funfzig Jahren, vom Tage der Auswechselung der Ratifikations-Urkunden des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, soll jeder der kontrahirenden Staaten befugt sein, die in seinem Gebiete belegene, von dem andern Staate erbauete Bahnstrecke, respektive zwischen Braunschweig und Harzburg und Vienenburg und Goslar, als Eigenthum käuflich für sich zu erwerben. Das Kaufgeld ist in solchem Falle durch Taxation auszumitteln, über deren Grundlagen beide Regierungen eintretenden Falls sich vereinigen wollen. Wegen gegenseitiger Benutzung der Bahn zwischen den oben bemerkten Ortschaften wird dann gleichzeitig ein neuer Vertrag zwischen beiden Staaten abgeschlossen werden. So lange der eine oder der andere Staat von jener Befugniß zum Ankaufe nicht Gebrauch macht und eine sonstige Vereinbarung nicht zu Stande kommt, soll der gegenwärtige Vertrag in Kraft bleiben.

Art. 28.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratifikationen vorgelegt werden, deren Auswechselung baldthunlichst Statt finden wird.

Urkundlich ist vorstehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Hannover, am 13. November 1837.

(L. S.) Ernst Friedrich Georg Hüpeden.
(L. S.) Karl Ludwig Rudolph Hoppenstedt.
(L. S.) August Philipp Christian Theodor von Amsberg.

Digitized by Google

Diesem Vertrage war zugleich folgender Separat-Artikel beigefügt:

Art. 1.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung gestattet der Königl. Hannoverschen Regierung die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover in oder durch die südlichen Provinzen des Königreichs und durch das Herzogl. Braunschweigsche Gebiet, wogegen die Königl. Hannoversche Regierung der Herzogl. Braunschweigschen Regierung die Befugniß zur Anschließung einer von Braunschweig aus, in oder durch das Königl. Hannoversche Gebiet nach jenen Provinzen zu führenden Eisenbahn zugesteht, und sollen bei solchen Eisenbahn-Anlagen die alsdann bestehenden Expropriationsgesetze gegenseitig zur Anwendung kommen. Ueber die spezielle Richtung dieser Eisenbahnen sollen eintretenden Falls demnächst fernere Verhandlungen eingeleitet werden, bei denen jedoch von keiner Seite lästigere Bedingungen, als die für die Bahnen von Braunschweig nach Harzburg und Goslar festgestellten, zu machen sind. Hinsichtlich der für jene Bahnen etwa anzuordnenden Durchgangs-Abgaben ist von dem Grundsatze auszugehen, daß für die Verbindung der Hansestädte mit dem Süden die beiderseitigen Durchgangs-Abgaben, sowohl für die über Hannover als für die über Braunschweig führende Straße, gleichgestellt werden.

Art. 2.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung gestattet der Königl. Hannoverschen Regierung eine, vom Oberharze über Langelsheim im Innerste-Thale abwärts, oder nach Goslar, oder vom Oberharze ab, im Oker-Thale etwa anzulegende Eisenbahn durch Herzogl. Braunschweigsches Gebiet zu führen. Bei der hierüber demnächst zu treffenden näheren Verabredung sollen die Bedingungen des gegenwärtigen Vertrages zum Grunde gelegt werden.

Art. 3.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung erklärt sich bereit, sowohl die Verwaltung der Vienenburg-Goslarschen Bahnanlage selbst als auch den ganzen Betrieb der Transporte auf dieser Eisenbahn mit zu übernehmen, insofern solches von der Königl. Hannoverschen Regierung gewünscht werden sollte. Es bleibt jedoch vorbehalten, für diesen Fall das Nähere durch gegenseitige Vereinbarung festzustellen.

Art. 4.

In Beziehung auf das Interesse der Postverwaltung sind für die Dauer des jetzigen, zwischen beiden Staaten bestehenden Postvertrages die nachstehenden Bestimmungen verabredet:

1. Das nach §. 34 der Herzogl. Postordnung bestehende Vorrecht der Post zu ausschließlicher Beförderung von Personen an bestimmten Tagen und Stunden nach bestimmten Orten wird, hinsichtlich der Route zwischen Braunschweig und Harzburg über Wolfenbüttel, zu Gunsten der Eisenbahn-Anlage auf selbiger aufgehoben. Die zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel zirkulirenden Posten sollen, insoweit deren Zweck demnächst durch die Eisenbahn-Anlage erfüllt wird, eingezogen werden.
2. Das weitere Vorrecht der Post zu ausschließlicher Beförderung der Briefe, Zeitungen, Packete bis zu 20 Pfund, und Gelder, bleibt in seinem ganzen, durch die §§. 35, 36 und 37 der Herzogl. Postordnung bestimmten Umfange, der Eisenbahn-Anlage ungeachtet, bestehen.
3. Zur Entschädigung der Postkasse für den in Folge der Anordnung ad 1 entstehenden Verlust soll aus den Einnahmen von der Eisenbahn in die Post-

Digitized by Google

kasse eine bestimmte Summe jährlich gezahlt werden, welche demjenigen Betrage gleich kommt, welcher nach einem Durchschnitte der letzten drei Jahre an Personengeld der Journalière zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel, nach Abzug der Kosten dieser Post, an Fuhrlohn und Wagengeld jährlich in die Postkasse geflossen ist. Außerdem sollen die Postsendungen an Briefen, Zeitungen, Päckereien und Geldern zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Harzburg, so wie die denselben beizugebenden Kondukteurs oder sonstigen Unterbedienten, in von Seiten der Eisenbahn-Direktion zu unterhaltenden eigenen Wagen oder anzuweisenden besonderen Behältnissen auf den vorhandenen Fuhrwerken, ohne Vergütung aus der Postkasse, auf der Eisenbahn befördert werden.

4. Für den Fall der Anlegung einer Eisenbahn von Vienenburg nach Goslar soll über die dabei in Betracht kommenden Verhältnisse der Post eine besondere Verabredung zwischen den beiderseitigen Regierungen getroffen werden.

Vorstehende Separat-Artikel werden, gleich dem Vertrage selbst, in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt, zur Ertheilung der Ratifikationen vorgelegt und letztere ausgewechselt werden.

Urkundlich sind diese Artikel von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Hannover, am dreizehnten November Eintausend Achthundert Sieben und Dreißig.

(L. S.) Ernst Friedrich Georg Hüpeden.
(L. S.) Karl Ludwig Rudolph Hoppenstedt.
(L. S.) August Philipp Christian Theodor v. Amsberg.

Der Bau der Bahn war bereits am 22. August 1837 auf Staatskosten begonnen; die Eröffnung der 1¾ Meilen langen Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel geschah am 30. November 1838. Nicht mit derselben Beschleunigung erfolgte die Vollendung der anderen Bahnstrecken, woran anscheinend theils die Ungewißheit, ob die Stände den sich herausstellenden höheren Kostenaufwand billigen würden, theils eine Abänderung des Laufes der Bahn in dem die Oker begrenzenden Steinfelde die Ursachen waren. — Jenes Hinderniß aber wurde dadurch beseitigt, daß die braunschweigschen Landstände unter dem 31. Mai 1839 eine Nachbewilligung von 450000 Thlr. bis eventuell 600000 Thlr. machten.

Hierauf erfolgte im August 1840 die Eröffnung der 2¼ Meilen langen Strecke zwischen Wolfenbüttel und Schladen, und von Vienenburg nach Harzburg, 1 Meile. Die ganze Bahn wurde am 31. Oktober 1841 dem Verkehr freigegeben, und zwar fand derselbe von Braunschweig bis nach Vienenburg vermittelst Betriebs durch Lokomotive, von Vienenburg bis Harzburg dagegen durch Pferdekraft Statt. Von Harzburg abwärts liefen die Wagenzüge ohne weitere bewegende Kraft, blos durch ihr eigenes Gewicht, nur mußten die Bremsen immer fortwährend angezogen werden, um die beschleunigende Bewegung des Zuges in seinen Grenzen zu halten und denselben auf der Station Vienenburg zum Stillstand zu bringen.

Noch beim Beginne der Arbeiten zur Eisenbahn von Braunschweig, resp. Wolfenbüttel, nach Oschersleben, zum Anschluß an die von Magdeburg dort-

Digitized by Google

hin zu führende Eisenbahn, zeigte sich der Braunschweigschen Regierung die Nothwendigkeit, ein zweites Geleise zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel anzulegen, indem nach der Eröffnung der Magdeburger und der Hannoverschen Bahn, wegen des zu erwartenden großen Verkehrs zwischen Osten und Westen, entweder der inländische Verkehr leiden oder die Fahrten so zusammengedrängt werden mußten, daß, wenn einmal ein Unfall auf dieser Strecke sich ereignen sollte, die übeln Folgen und Verzögerungen sich nur zu gewiß auf alle Züge des Tages in der Nähe und Ferne übertragen würden. In Folge dieser Gründe bewilligte die Ständeversammlung im Februar 1842 die Summe von 190000 Thlr. für das zweite Geleise von Braunschweig bis Wolfenbüttel.

Bei dieser Gelegenheit kam auch noch ein anderes Bedürfniß, die Umlegung des damals bestehenden Bahngeleises zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel und die Verwendung der dadurch disponibel werdenden Eisenschienen zur Herstellung einer mit Lokomotiven fahrbaren Bahnstrecke zwischen Vienenburg und Harzburg, zur Sprache. Bei der Erbauung der Harzburger Bahn war die Dauer des Fichtenlangholzes auf 6 bis 8 Jahre angenommen, die vollständige Erneuerung dieser Unterlagen auf der Bahnstrecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel mußte deshalb in den nächsten Jahren erfolgen. Da nun die hierzu erforderliche Quantität Langholz, dessen Preis sich seit Erbauung dieser Bahn verdreifacht hatte, nur mit großen Schwierigkeiten zu beschaffen war, so wurde vorgezogen, bei dem Umbau dieselbe Konstruktion des Oberbaues, namentlich schwerere Schienen, in Anwendung zu bringen, wie sie bei der Magdeburger und Hannoverschen Bahn beabsichtigt wurde, was bei der starken Frequenz und der größeren Belastung dieser Bahnstrecke jedenfalls den Vorzug verdiente. — Der Betrieb der Bahnstrecke zwischen Harzburg und Vienenburg mit Pferden hatte sich durch die bisherige Erfahrung als unbequem und unvortheilhaft erwiesen; die Unbequemlichkeit für den Betrieb und für die Reisenden mußte sich aber nach der Eröffnung der Magdeburger Bahn verdoppeln, weil alsdann die Reisenden zwischen Braunschweig und Harzburg die Wagen zweimal, zuerst in Wolfenbüttel und sodann in Vienenburg, wechseln mußten, wodurch Zeitverlust und eine größere Kontrole nöthig wurde. Die Ständeversammlung genehmigte daher obigen Umbau und die Belegung der Bahnstrecke zwischen Vienenburg und Harzburg mit den dadurch zur Disposition kommenden Schienen, um sie zum Betriebe für Lokomotive einzurichten. Die Summe von 113000 Thlr. wurde zu beiden Arbeiten bewilligt, und zugleich gestattet, sowohl diesen Betrag als auch die vorhin erwähnten 190000 Thlr. bei dem Herzogl. Leihhause gegen eine Verzinsung von 3½ Prozent aufnehmen zu dürfen.

Bei der Ausführung dieser Arbeiten hielt man es jedoch für rathsam, lieber die stärkeren Schienen auf der Strecke von Vienenburg bis Harzburg zu verwenden und die leichteren Schienen zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel beizubehalten.

Nach Vollendung derselben findet seit Oktober 1843 auf der ganzen Bahn bis Harzburg Lokomotiv-Betrieb Statt.

Digitized by Google

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Braunschweig-Harzburger Bahn führt in ziemlich gerader Richtung von Braunschweig über Leiferde und Groß-Stöckheim nach Wolfenbüttel, geht alsdann nach der Börsumer Mühle, Schladen und Vienenburg, zwischen letzteren beiden Städten einen ziemlich großen Bogen, wegen eines günstigen Terrainpunktes über den Okerfluß, in der Nähe von Wiedelah machend, berührt Schleveke und Bentheim, nicht weit von ersterem Orte, wegen des Radauflusses, einen großen Bogen bildend, und endet am Fuße des Harzes in Harzburg.

Die Länge der einzelnen Strecken ist:

von Braunschweig	bis Wolfenbüttel	1,6	Meilen,
„ Wolfenbüttel	„ Schladen	2	„
„ Schladen	„ Vienenburg	1,5	„
„ Vienenburg	„ Harzburg	1	„
		6,1	Meilen.

Bahnhöfe sind zu Braunschweig, Wolfenbüttel, Schladen, Vienenburg und Harzburg, auch ein Anhaltepunkt bei der Börsumer Mühle.

c. Anlage- und Einrichtungs-Kosten.

Diese haben für die Braunschweig-Harzburger Bahn 850000 Thlr. betragen, also pro Meile durchschnittlich 141667 Thlr., wovon allein die Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel etwa 300000 Thlr. gekostet hat. In neuerer Zeit kommen nun noch zu diesen Kosten der Bahn hinzu:

1. Für das zweite Geleise von Braunschweig nach Wolfenbüttel sind bewilligt 190000 Thlr.; es waren hierzu aber veranschlagt 200000 Thlr., und zwar für:
   - a. Erwerbung der Grundstücke . . . . . 8098 Thlr.
   - b. für die Arbeiten bei der Aufschüttung des Dammes, wohin das Bewegen der Erde, theils auf Bohlen, theils auf Interims-Bahnen, die Anlegung von Abzugsgräben, Planirungen und Böschungen, Anschaffung und Reparatur der Baugeräthe gehören, . 48915 „
   - c. für die Brücken und Kanäle . . . . . 20957 „
   - d. die Kosten des Oberbaues . . . . . 97453 „
   - e. die Einweisungen und Durchkreuzungen, oder die Ein- und Ausgänge . . . . . 1600 „
   - f. für die Ueberfahrten an den Stellen, wo die Bahn von Wegen durchkreuzt wird . . . . . 1180 „
   - g. für die Administrationskosten . . . . . 5000 „
   - h. an Zinsen . . . . . 9618 „
2. Für die Umlegung des Geleises von Braunschweig bis Wolfenbüttel, nebst Einrichtung der Bahnstrecke von Vienenburg bis Harzburg für den Betrieb mit Lokomotiven 113000 Thlr.; veranschlagt waren jedoch für die Umlegung des Bahngeleises zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 108000 Thlr., und zwar für:

Digitized by Google

Aufnahme der jetzigen Bahn	1300 Thlr.
Transport der Materialien nach dem Bahnhofe . .	433 ;
Ausfüllung der Vertiefungen	1300 ;
Böschungen zu planiren	344 ;
2600 Schachtruthen Kies anzufahren und zu planiren	7800 ;
Arbeitslohn	4260 ;
Materialien, als: 1300 Stück Querhölzer, 5400 Stück Schienen, Hakennägel u. s. w.	77563 ;

3. Für die Umänderung der Bahn zwischen Vienenburg und Harzburg betrug der Anschlag 25500 Thlr., und zwar für:

Aufnahme der jetzigen Bahn	3895 Thlr.
Arbeit an Oberbau	2968 ;
Material, Querhölzer, Schienen, zu transportiren, Hakennägel, Nägel u. s. w.	15598 ;

Das Baukapital für die ganze Bahnstrecke würde sich hiernach auf 1,178500 Thlr., die Durchschnittskosten einer Meile also auf etwa 196400 Thlr. stellen.

Die Preise des Grundeigenthums bei dieser Bahn sind, nach der verschiedenen Qualität des acquirirten Terrains, sehr verschieden, und betragen

für Gärten	170—600 Thlr.,
; Aecker	150—500 ;
; Wiesen	135—250 ;
; Anger	50—180 ;

pro Morgen Braunschweigisch.

Die Preise der Erdarbeiten waren:

1) Transport mit kleinen Karren:

auf 5 Ruthen Länge pro Schachtruthe		3 gGr.,	
; 25 ; ; ; ;		8 ;	
; 50 ; (größte Länge) ;		14 ;	3 pf.

Für das Losgraben und Beladen ist bei Mittelboden pro Schachtruthe bezahlt 3 gGr.

2) Transport mit zweirädrigen Karren für Menschen:

auf 10 Ruthen pro Schachtruthe		5 gGr.	5 pf.
; 50 ; ; ;		10 ;	11 ;
; 100 ; ; ;		18 ;	2 ;
; 150 ; ; ;	1 Thlr.	1 ;	4 ;

Für Aufladen ꝛc. ist zu rechnen pro Schachtruthe 7 gGr.

3) Transport mit zweirädrigen Pferdekarren:

auf 10 Ruthen Länge pro Schachtruthe		6 gGr.	2 pf.
; 50 ; ; ; ;		11 ;	5 ;
; 100 ; ; ; ;		18 ;	6 ;
; 150 ; ; ; ;	1 Thlr.	— ;	10 ;
; 200 ; ; ; ;	1 ;	8 ;	— ;

Für das Beladen ist pro Schachtruthe zuzusetzen 7 gGr.

Digitized by Google

4) Transport mit Kippwagen auf Interims-Bahnen, exkl. Bahnkosten:

50	Ruthen	Transportmittel	4	gGr.	1	pf.
100	"	"	5	"	—	"
150	"	"	6	"	4	"
200	"	"	7	"	7	"
250	"	"	9	"	—	"
300	"	"	10	"	—	"
400	"	"	12	"	8	" ꝛc.

Für das Einladen pro Schachtruthe 10 gGr.

d. Steigungsverhältnisse.

Die Bahn ersteigt von Braunschweig bis zum Fuße des Harzes, auf einer Länge von 6,1 deutschen Meilen, eine Höhe von 580 Fuß Braunschw. Die Steigungen sind nicht gleichmäßig vertheilt, sondern mußten, mit Rücksicht auf das Terrain, auf die Wohlfeilheit des Baues und auf die Verkehrsverhältnisse, am Ende der Bahn, zwischen Vienenburg und Harzburg, auf $1\frac{1}{16}$ Meilen Länge, aufgehäuft werden, indem man eine Höhe von 318 Fuß Braunschw. ersteigen mußte. Die stärkste der Steigungen auf dieser Strecke ist 1 : 45 auf 100 Ruthen Länge. Dieselben sind, von Braunschweig aus, folgende:

Stationsnummer von	Stationsnummer bis	Steigen. Länge. Ruthen.	Steigen. Prozent.	Fallen. Länge. Ruthen.	Fallen. Prozent.	Horizontal. Ruthen	Bemerkungen.
0,00	0,02	—	—	—	—	32,50	
0,02	0,05	—	—	48,75	1 : 513	—	
0,05	No. 5	168	1 : 3351	—	—	—	
No. 5	" 17	600	1 : 4474	—	—	—	
" 17	" 21	200	1 : 1670	—	—	—	
" 21	" 34	650	1 : 1155	—	—	—	
" 34	" 42	400	1 : 8430	—	—	—	
" 42	" 49	350	1 : 790	—	—	—	
" 49	" 51	100	1 : 1786	—	—	—	
" 51	" 54	—	—	150	1:2500	—	
" 54	" 59	250	1 : 2910	—	—	—	
" 59	" 65	300	1 : 768	—	—	—	
" 65	" 69	—	—	200	1:1066	—	
" 69	" 72	150	1 : 1458	—	—	—	
" 72	" 74	100	1 : 376	—	—	—	
" 74	" 76	100	1 : 234	—	—	—	
" 76	" 82	—	—	300	1 : 576	—	
" 82	" 86	200	1 : 4266	—	—	—	
" 86	" 90	200	1 : 800	—	—	—	
" 90	" 92	100	1 : 266	—	—	—	
" 92	" 96	200	1 : 340	—	—	—	
" 96	" 97	50	1 : 1010	—	—	—	
" 97	" 105	—	—	400	1:1214	—	
" 105	" 108	150	1 : 1858	—	—	—	
" 108	" 122	700	1 : 478	—	—	—	
" 122	" 134	600	1 : 290	—	—	—	

Digitized by Google

Stationsnummer von	Stationsnummer bis	Steigen. Länge. Ruthen.	Steigen. Prozent.	Fallen. Länge. Ruthen.	Fallen. Prozent.	Horizontal. Ruthen.	Bemerkungen.
No. 134	No. 137	150	1 : 195	—	—	—	
" 137	" 139	100	1 : 444	—	—	—	
" 139	" 141	100	1 : 237	—	—	—	
" 141	" 156	750	1 : 143	—	—	—	
" 156	" 161	250	1 : 152	—	—	—	
" 161	" 163	100	1 : 218	—	—	—	
" 163	" 172	450	1 : 106	—	—	—	
" 172	" 178	300	1 : 94	—	—	—	
" 178	" 189	550	1 : 76	—	—	—	
" 189	" 193	200	1 : 59	—	—	—	
" 193	" 194	50	1 : 76	—	—	—	
" 194	" 194+25°	25	1 : 56	—	—	—	
" 194+25°	" 196+25°	100	1 : 45	—	—	—	
" 196+25°	" 197	25	1 : 117	—	—	—	
" 197	" 197+13,6°	13,6	1 : 160	—	—	—	

e. Krümmungsverhältnisse.

Die kleinste Krümmung, von 225 Ruthen Radius, findet sich zwischen Schladen und Vienenburg, in der Steigung von 1 : 218; bei der stärksten Steigung, 1 : 45, windet sich die Bahn mit einem Radius von 380 Ruthen im Thale fort.

Die Länge der einzelnen geraden Linien, so wie der Krümmungen und deren Radien, geht aus nachstehender Uebersicht hervor:

Stationsnummer von	Stationsnummer bis	Gerade Linie. Ruthen.	Kurve in Ruthen.	Radius der Kurve. Ruthen.	Bemerkungen.
No. 0	No. 25+7°	1256,25	—	—	
" 25 ꝛc.	" 29+16,5°	—	209,50	500	
" 29	" 43+35,5°	719,00	—	—	
" 43	" 46+6,5°	—	121,00	500	
" 46	" 46+13,5°	7,00	—	—	
" 46	" 51+13,5°	—	250,00	300	
" 51	" 53+12,5°	—	99,00	231,4828	
" 53	" 66+13°	650,5	—	—	
" 66	" 70+11,4°	—	198,40	500	
" 70	" 82+19°	198,40	—	—	
" 82	" 91+41,5°	—	472,50	680	
" 91	" 92+9,5°	18,00	—	—	
" 92	" 95+48°	—	188,50	480	
" 95	" 100+18,5°	220,5	—	—	
" 100	" 103+46°	—	177,50	600	
" 103	" 124+18,8°	1022,8	—	—	
" 124	" 129+45,5°	—	276,70	300	
" 129	" 144+29°	733,5	—	—	
" 144	" 149+24,5°	—	245,50	280	
" 149	" 155+25°	300,5	—	—	
" 155	" 160+16°	—	241,00	250	
" 160	" 161+5,5°	39,5	—	—	

Digitized by Google

Stationsnummer von	Stationsnummer bis	Gerade Linie. Ruthen.	Kurve in Ruthen.	Radius der Kurve. Ruthen.	Bemerkungen.
No. 161	No. 165+30,4°	—	234,90	225	
" 165	" 185+47,5°	1017,1	—	—	
" 185	" 191+7°	—	259,50	550	
" 191	" 191+24°	17,0	—	—	
" 191	" 194+48,5°	—	174,5	380	
" 194	" 197+13,6°	115,10	—	—	

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Kronenbreite der Dämme bei der Braunschweig-Harzburger Bahn beträgt von Braunschweig bis Wolfenbüttel für zwei Geleise 28 Fuß Braunschweig.; von Wolfenbüttel bis Harzburg für ein Geleise 14 Fuß. Bedeutende Aufträge und Einschnitte sind eben so wenig wie große Bauwerke erforderlich gewesen. Außer 3 Viadukten kommen nur einige hölzerne Brücken vor; von diesen sind die bedeutendsten:

2 hölzerne Jochbrücken über die Oker, zwischen Schladen und Vienenburg, von 240 und 192 Fuß Länge;

2 eben solche Brücken von 120 Fuß Länge, bei Halchter;

2 dergl. von 64 Fuß Länge, bei Rüningen.

Zum Oberbau sind auf den mäßigen Steigungen des unteren Theiles der Bahn, von Braunschweig bis Vienenburg, Vignoles-Schienen angewendet, von denen jedes 16 Fuß lange Stück 270 Pfd. wiegt (das Yard 54 Pfd. Engl.). Diese sind auf den zur Unterlage dienenden tannenen Langhölzern, welche eine Breite von 9 Zoll und eine Höhe von 7 Zoll haben, und mit einander durch unterliegende eichene Querhölzer verbunden sind, mit 6 geschmiedeten Hakennägeln befestigt. Von den 8 Zoll im Quadrat starken Querschwellen liegen unter jeder Schiene 4 Stück. Auf den Bahnhöfen zu Braunschweig und Wolfenbüttel, auch auf den denselben zunächst liegenden Strecken, sind Plattschienen, 2 Zoll breit und 1 Zoll dick, verwendet, von denen 16 Fuß eine Schwere von 83 Pfd. (das Yard 16½ Pfd. Engl.) haben. Eine jede dieser Schienen ist mit 4 Schraubenbolzen und 5 Nägeln auf den 9 Zoll hohen und 7 Zoll breiten Langhölzern befestigt. Die Spurweite beträgt 5 Fuß ½ Zoll (4 Fuß 8½ Zoll Engl.); die beiden zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel liegenden Geleise sind 7 Fuß von einander entfernt.

Dergleichen Plattschienen lagen auch auf der Strecke von Vienenburg bis Harzburg so lange, bis der Betrieb für Lokomotive eingerichtet wurde. Seit dieser Zeit kamen an die Stelle dieser leichten Schienen sogenannte Vignoles-Rails, 68 Pfd. Engl. pro Yard schwer, welche man auf 5 eichenen Querschwellen, 8 bis 9 Fuß lang, 6 Zoll hoch und 12 Zoll breit, mit Hakennägeln befestigte. Die Querhölzer wurden von Mittel zu Mittel 2 Fuß 8 Zoll Braunschw. von einander gelegt; unter den Schienen kamen schmiedeeiserne, 10 Pfd. Engl. schwere Unterlageplatten zu liegen. Des bedeutenden Gefälles wegen suchte man das Verschieben des Oberbaues dadurch so viel

Digitized by Google

wie möglich zu verhüten, daß man vor jedes Querholz 2 Stück 5 Fuß lange und 6 Zoll starke Pfähle einrammte. Bei der Wegnahme der Lang- und Querschwellen glich sich das aus Kies und Schlacken in der Oberfläche bestehende Planum so aus, daß die untere Fläche der Querhölzer auf dasselbe traf und zur Ausfüllung derselben pro laufende Ruthe eine halbe Schachtruthe Schlacken nöthig war.

Das im Vorstehenden beschriebene Bausystem wird auch bei der bevorstehenden Umlegung der ganzen Harzbahn gewählt werden.

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Vor der Vollendung der Magdeburger Bahn waren 7 Lokomotive vorhanden: 2 von Georg Forrester zu Liverpool, 3 von Norris zu Philadelphia, 1 aus der Herzogl. Maschinenbauanstalt zu Zorge am Harz, 1 aus der zu dieser Bahn gehörenden Werkstätte, welche nach dem veränderten amerikanischen System erbaut wurde. Den jetzigen Bestand an Lokomotiven werden wir unter „Braunschweig-Oschersleben Eisenbahn" angeben.

Im Oktober 1843 wurden Versuche gemacht, die Lokomotive mit Torf zu heizen, und es war Herr Ingenieur Klein aus Wien wegen Anwendung seines Funkenapparats nach Braunschweig berufen worden. Diese Versuche fielen so gut aus, daß man sich durch Einführung der Torffeuerung eine Ersparniß von 30 bis 50 Prozent versprach, wobei zugleich eine größere Schonung der Maschinen Statt finden sollte, indem der hier zu gebrauchende Torf eben so frei von Schwefel ist als das Holz. Da gewöhnlich die Heizkosten der Lokomotive etwa 25 Prozent der Betriebskosten ausmachen, so erwartete man, nach Verbesserung der Lokomotive den Aufwand an Brennmaterial um 10 Prozent vermindern zu können. Inwieweit diese Erwartungen gerechtfertigt sind, darüber ist bis jetzt noch nichts bekannt geworden. Zum Vorheizen soll jedoch Holz genommen werden, womit in etwa 45 Minuten durchschnittlich der erforderliche Dampf erzeugt werden kann; auch hat die Erfahrung dargethan, daß 40 Kubikfuß Holz beim Vorheizen dasselbe thun als 400 Pfd. Coaks.

Um über die in Bezug auf die Einrichtung des Betriebes mit Lokomotiven zwischen Bienenburg und Harzburg gemachten Versuche und Erfahrungen näheren Aufschluß zu geben, entnehmen wir dem von den Mitgliedern und Beamten der Herzogl. Eisenbahn-Kommission darüber erstatteten Berichte das Nachstehende.

Nachdem in demselben, mit Rücksicht auf die schon im Vorstehenden angeführten, namentlich zwischen Bienenburg und Harzburg befindlichen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn dargethan ist, daß sich unter allen Eisenbahnen Deutschlands, um Erfahrungen über den Betrieb mit Lokomotiven auf stark steigenden Bahnen zu sammeln und um insbesondere ihre Leistungsfähigkeiten auf derselben zu erproben, vielleicht keine so gut als die Braunschweig-Harzburger Bahn eignet, fährt der Bericht, wie folgt, fort:

„Die schwersten Lasten, welche aus Bauholz und Chausseesteinen bestehen, werden nur abwärts vom Harze nach Braunschweig transportirt. Nach

Digitized by Google

aufwärts findet, neben einer beträchtlichen Menge Waaren, der Personen- und der Transport der leeren Holz- und Steinwagen Statt.

Das Gefälle von Harzburg abwärts ist so bedeutend, daß zur Beförderung der schweren, beladenen Holz- und Steinwagen und der Personenwagen nicht nur keine Zugkraft nöthig ist, sondern, sobald der Zug auf der Station losgebremset ist und sich sofort von selbst in Bewegung setzt, alsdann die Bremsen immerwährend angezogen werden müssen, um die beschleunigende Bewegung des Zuges in seinen Grenzen zu halten und ihn auf der Station Vienenburg zum Stillstande zu bringen.

Das Gefälle von Vienenburg abwärts nach der Station Schladen ist ebenfalls nicht unbedeutend, so daß bei gehöriger Handhabung der Bremsen ein beladener Steinwagenzug von Harzburg bis Schladen von selbst abwärts läuft.

Bis diesen Herbst (1843) wurde der Betrieb auf der Harzbahn von Braunschweig bis Vienenburg und umgekehrt regelmäßig mit Lokomotiven und von da aufwärts nach Harzburg mittelst Pferden, abwärts aber durch die Wirkung der Schwere auf der stark geneigten Bahn geführt.

Ein vierjähriger Betrieb auf der Harzbahn, während welcher Zeit kein einziges Unglück, welches Menschenleben gefährdete, sich zutrug, hat gezeigt, daß das Abwärtsfahren auf so stark geneigten Bahnen bei gehöriger Vorsicht ohne Gefahr geschehen kann.

Die Bahnstrecke von Vienenburg bis Harzburg konnte unter den obwaltenden Verhältnissen für den Betrieb mit Pferden sehr wohlfeil gebaut und dieselbe auch nach amerikanischer Art mit Plattschienen von 2 Zoll Breite und 1 Zoll Dicke, auf fortlaufende Langholzschwellen genagelt, ausgeführt werden.

Es zeigte sich aber bald, daß die durch Pferdekräfte ausgeführten Bergfahrten, bei der sehr wechselnden Frequenz der Harzbahn, ungenügend, dem ausdehnbaren Betrieb auf derselben hinderlich und selbst bei den obwaltenden Verhältnissen, welche eine hinlängliche Beschäftigung für die verwendeten Pferde gestatteten, dennoch kostspielig waren.

Die Leistungen der Pferde waren sehr gering. Für jeden vierrädrigen Personenwagen, der höchstens mit 24 Personen besetzt werden konnte, waren zwei Pferde erforderlich, welche die etwas über 1 Meile lange Bergfahrt in höchstens 35 Minuten, als der kürzesten Zeit, nicht ohne große Anstrengung zurücklegten, während die Thalfahrt gegen 13, ja sogar nur 7 Minuten währte.

Zum Aufwärts-Transport der leeren Stein- und Holzwagen bedurfte man, je nach der Größe der Wagen, entweder 2 Pferde zu 2 Wagen, oder 2 Pferde zu 3 Wagen, welche die Bergfahrt in $1\frac{1}{2}$ Stunden zurücklegten. Mehr konnten die Pferde bei regelmäßiger Dienstleistung, ohne bald dienstunfähig zu werden, nicht leisten.

Diese Umstände, und die schon jetzt sich bestätigte Aussicht, daß der Betrieb der Harzbahn beim Anschluß an die Hauptbahn, welche von Braunschweig über Oschersleben nach Magdeburg führt, sich bedeutend vergrößern wird, gaben Veranlassung, die Leistungen der zwischen Vienenburg und Braun-

Digitized by Google

schweig gehenden Lokomotive auf der steilen Endstrecke der Harzbahn zu erproben.

Die hierzu gewählten Lokomotive, eine amerikanische von Norris, eine englische von Forrester in Liverpool und eine auf der hiesigen Bahnhofswerkstätte nach etwas verändertem amerikanischen Prinzipe konstruirte Lokomotive, welche für stark steigende Bahnen konstruirt waren, zeigten durch die angestellten Probefahrten die Möglichkeit, die Bergfahrten zwischen Vienenburg und Harzburg mit Lokomotiven auszuführen.

Obwohl die Resultate mit diesen Maschinen auf der mit Plattschienen konstruirten Bahn noch nicht genügend ausfielen, so hatte man doch die Ueberzeugung gewonnen, daß bei soliderer Konstruktion der Bahn und mit kräftigeren Maschinen die Bergfahrten mittelst Lokomotive mit großem Vortheile für den Betrieb sich bewerkstelligen lassen würden.

Sobald diese Ueberzeugung gewonnen war, ertheilte die hohe Staatsregierung den Befehl zum Umbau der mit leichten Schienen konstruirten Bahnstrecke und zum Ankauf geeigneter Lokomotive, um den Betrieb auf der ganzen Harzbahn mittelst Lokomotive zu beschaffen."

Es wurde nun der unter „k. Bahnbau" angegebene Oberbau zwischen Vienenburg und Harzburg angewendet und durchweg 68 Pfd. schwere Rails und Querholzunterlagen genommen.

„Die Wahl der für die Bergfahrten geeigneten Lokomotive war ohne Zweifel eine schwierige zu nennen.

Nach reiflicher Ueberlegung und nach Kenntnißnahme der Leistungen der neuen Stephensonschen Patent-Lokomotive an Ort und Stelle wurden für den vorliegenden Zweck im Monat Mai zwei Lokomotive von gleicher Konstruktion bei Robert Stephenson in Newcastle upon Trent in Bestellung gegeben.

In den Monaten August und September langten die bestellten Maschinen in Vienenburg an.

Sie bedurften bei ihrer Zusammensetzung nicht der geringsten Nachhülfe, sind durchweg schön und solide gearbeitet, und ihr Gang war gleich bei den ersten Probefahrten über alle Erwartungen leicht, sanft und sicher, so daß sie sofort dem Betriebe übergeben werden konnten.

Am 23. Oktober 1843 wurde nun mit der neuen Patent-Lokomotive, die den Namen „Crodo" erhalten hatte, eine Probefahrt von Braunschweig nach Harzburg vorgenommen, um die Leistungen dieser Maschine zu erproben.

Die Lokomotive Crodo hat gekurbelte Treibachsen mit inseitigen Lagern und innenliegenden Cylindern von 15 Zoll Durchmesser; einen Kolbenhub von 24 Zoll; 3 Paar 4 Fuß 9 Zoll Durchmesser haltende gekuppelte Räder; variable Expansion; einen Zugregulator; einen 12 Fuß 3 Zoll langen Kessel mit 135 Stück $1\frac{7}{8}$ Zoll Durchmesser haltenden schmiedeeisernen Siederöhren; Handpumpe ꝛc. (Sämmtliche hier angeführte Maaße sind englisch.)

Ueberhaupt ist die Konstruktion dieser neuen Patent-Lokomotive so wesentlich von der alten Konstruktion verschieden, daß sie kaum als eine blos veränderte, sondern als eine völlig neu umgestaltete Konstruktion angesehen

Digitized by Google

werden muß, welche durch ihre Einfachheit, Solidität und Zweckmäßigkeit und durch die hieraus entspringenden Vortheile den Lokomotivebau um einen bedeutenden Schritt der Vervollkommnung entgegengeführt hat.

Der der Lokomotive Crodo, außer ihrem sechsrädrigen Tender, welcher Wasser und Coaks für 10 deutsche Meilen faßt, angehängte Wagenzug wurde aus 35 Wagen formirt, worunter sich 2 große sechsrädrige, zum Theil besetzte Personenwagen und 3 beladene Güterwagen befanden; die übrigen 30 Wagen waren leere Holz- und Stein-Transportwagen.

Der ganze, aus diesen 35 Wagen formirte Zug mit 144 Rädern hatte ein Gewicht, welches hinreichend genau 175000 Pfd. Braunschweig. betrug. Mit diesem Wagenzuge wurde mit einem Dampfdrucke von 55 Pfd. Engl. die $1\frac{1}{2}$ deutsche Meilen lange Strecke von Braunschweig bis Wolfenbüttel, auf welcher die stärkste Steigung 1 : 800 beträgt, in 18 Minuten zurückgelegt.

Von der Station Wolfenbüttel bis zur Station Schladen, unter gleichem Dampfdrucke wie oben, wurde diese Strecke von $2\frac{1}{2}$ Meilen, auf welcher die stärkste Steigung 1 : 200 beträgt, in 26 Minuten durchlaufen.

Die nächste Strecke bis Vienenburg, 1 Meile lang, mit einer Steigung von 1 : 154 und einer Kurve von 240 Braunschw. Ruthen Radius, wurde in 14 Minuten zurückgelegt. Der Dampfdruck war bis 60 Pfd. gesteigert.

Auf der Station Vienenburg wurden, weil die Bahn von da gleich außerhalb des Bahnhofes mit einer Steigung von 1 : 102 beginnt und bis Harzburg bis zu 1 : 46 zunimmt, 5 leere Wagen, im Gewichte von 20400 Pfd., vom Zuge abgehängt, so daß also noch 30 Wagen mit 124 Rädern, im Gewichte von 154600 Pfd. Braunschw., zu bewegen waren.

Die Entfernung von Vienenburg bis Harzburg beträgt $1\frac{1}{16}$ Meile, und wurde in 21 Minuten zurückgelegt. Der Dampfdruck war bis auf 70 Pfd. Engl. gespannt.

Selbst auf der stärksten Steigung, von 1 : 45, arbeitete die Maschine regelmäßig, und fand ein Schleifen der Lokomotivräder auf den Schienen durchaus nicht Statt.

Die ganze Länge der Harzbahn, von nahe an $6\frac{1}{8}$ deutschen Meilen, war also in 79 Minuten durchlaufen. Das Wetter während der Fahrt war trocken; doch wurde der Wagenzug durch fortwährend mäßigen Seitenwind etwas an die Schienen gepreßt.

Die Lokomotive Crodo konsumirte während dieser beschriebenen Fahrt durchschnittlich 130 Pfd. Braunschw. Coaks und 21 Kubikfuß Braunschw. Wasser pro Meile.

Für die gewöhnlichen Personenzüge auf der Bahn von Braunschweig nach Oschersleben konsumirt sie nur 80 Pfd. Braunschw. Coaks und 12 Kubikfuß Braunschw. Wasser pro Meile, und leichtere Personenzüge bei gutem Wetter haben oft nur 60 Pfd. Coaks nöthig gemacht.

Die schwere Last auf der sehr bedeutenden Steigung und zugleich in den Kurven hatte weder auf die Kuppelstangen noch auf irgend einen anderen Theil der Maschine nachtheilig gewirkt.

Digitized by Google

Nachdem sich nun gezeigt hatte, daß die Lokomotive Crodo mit der angehängten Last von 30 Wagen die stärkste Steigung mit angemessener Geschwindigkeit passirt hatte, so wurde der ganze Wagenzug nach Vienenburg hinabgefördert, die abgelösten 5 Wagen noch angehängt und nun der aus 35 Wagen bestehende Zug mit der Lokomotive Crodo von Vienenburg aufwärts gezogen.

Diese 35 Wagen vermochte indeß die Maschine nicht mehr über die Stelle mit der Steigung von 1 : 45 zu fördern, indem man den Dampfdruck nicht über 70 Pfd. Engl. steigern wollte. Sie blieb mitten auf dieser Strecke stehen, jedoch ohne daß ein Schleifen der Räder Statt fand. Die Kraft der Maschine war auf diesem Punkte mit der angehängten Last im Gleichgewicht.

Wäre die Bahnstrecke an dieser Stelle gerade gewesen und läge sie nicht zugleich in einer starken Kurve von 380 Ruthen Braunschw. Radius, so wäre die Maschine ohne Zweifel im Stande gewesen, dennoch den Zug von 35 Wagen über diese Stelle hinwegzuschaffen.

Der stillhaltende Wagenzug wurde sofort gebremset und der Dampf sodann abgesperrt. Alsdann wurden 11 vierrädrige Wagen vom ganzen Zuge abgehängt, und nun mit 24 Wagen versucht, dieselben mit der Lokomotive vom Zustande der Ruhe aus, auf der stärksten Steigung aufwärts zu schaffen, was die Maschine mit der größten Leichtigkeit bewerkstelligte.

Die Resultate dieser Versuche waren sonach höchst befriedigend ausgefallen, und es unterliegt nun keinem Zweifel, daß diese neuen Patent-Lokomotive für den ausgedehntesten Betrieb auf der Harzbahn hinreichend Kraft besitzen.

Die Lokomotive Crodo, so wie die zweite, ganz gleich konstruirte Lokomotive Wildemann sind im Stande, auf der Strecke von Vienenburg bis Harzburg 8 sechsrädrige, jeden mit 60 Personen besetzte Personenwagen, also 480 Personen, mit angemessener Geschwindigkeit aufwärts zu fördern.

Das ist aber mehr, als selbst auf den frequentesten Bahnen Deutschlands in der Regel in einem Zuge zu transportiren vorkommen wird.

Seit Anfang November wird der Betrieb auf der Harzbahn durchaus mit Lokomotiven beschafft, und haben sich bisher die beiden Lokomotive Crodo und Wildemann in ihren Leistungen, selbst unter ungünstigen Witterungsverhältnissen bei dem herannahenden Winter, in jeder Beziehung als ganz ausgezeichnete Maschinen bewährt. Die Einfachheit, Solidität und Zweckmäßigkeit ihrer Konstruktion sind Bürgen für eine lange Dienstfähigkeit, worüber allerdings nur eine längere Erfahrung bestimmt entscheiden kann. Der hiesige rauhe Winter, besonders am Fuße des Harzes, giebt neue Gelegenheit, die Tauglichkeit dieser Maschinen unter den ungünstigsten Verhältnissen, wo sie mit schneebedeckter Bahn und beeis'ten, glatten Schienen zu kämpfen haben, zu prüfen.

Die Thalfahrten mit solchen schweren Maschinen, deren Gewicht mit gefülltem Kessel über 16 Tons Engl. beträgt, haben, bei gehöriger Vorsicht und guter Bremsführung am Tender, gar keinen Anstand.

Die oben schon näher angegebene Konstruktion des Oberbaues ist für

Digitized by Google

diese Lokomotive hinreichend stark, und ist nirgends bemerkt worden, daß das Gewicht der Lokomotive dem Oberbau den mindesten Schaden zugefügt hätte.

Die vorliegenden Resultate über die Bergfahrten auf der Braunschweig-Harzburger Bahn, welche der Betrieb auf derselben täglich aufs Neue bestätigt, sind der Wahrheit gemäß treu hier angegeben, und die beschriebene Probefahrt ist im Beisein der (im Berichte) unterzeichneten Mitglieder der Herzogl. Braunschweigschen Eisenbahn-Kommission und der untenstehenden Beamten vorgenommen worden.

Diese Resultate lassen schon jetzt mit Bestimmtheit jene weitergerückte Grenze der noch vortheilhaften und praktikabeln Steigungsverhältnisse ersehen. Das ängstliche Festhalten an geringe Steigungsverhältnisse verschwindet, und manches wegen Terrainschwierigkeiten gescheiterte oder hinausgeschobene Projekt kann mit gestärkter Hoffnung einer günstigen Aufnahme und Ausführung entgegensehen.

Unbedenklich können jetzt Steigungsverhältnisse von 1 : 100 und darüber angenommen werden, ohne daß im mindesten für Deutschlands Verhältnisse der geringste Nachtheil für einen regelmäßigen und vortheilhaften Betrieb zu befürchten steht.

Wo man günstigere Steigungsverhältnisse ohne Schwierigkeiten haben kann, wird man sie jederzeit andern vorziehen."

Der Betrieb ist von dieser Zeit an immerwährend mit Lokomotiven fortgesetzt worden, und da wir nicht gehört haben, daß irgend ein Unfall dabei vorgekommen wäre, so können wir nur glauben, daß die Resultate den gehegten Hoffnungen vollkommen entsprochen haben.

Die nachstehende Bahnordnung vom 26. August 1840 wurde durch Herzoglichen Befehl vom 23. Juni 1843 auch auf die Braunschweig-Oschersleben'er Bahn ausgedehnt.

Art. 1.

Für die Ordnung und Sicherheit auf der Bahn, auf den Bahnhöfen und während der Bahnfahrten haben im Allgemeinen die Bahnbeamten (Einnehmer, Schaffner, Schaffnergehülfen, Bahnaufseher, Bahnwärter, Portiers) zunächst zu sorgen.

Art. 2.

Die Bahnbeamten müssen bei ihren Dienstverrichtungen jederzeit dienstmäßig gekleidet oder mit einem Dienstzeichen versehen sein.

Art. 3.

Jeder Bahnbeamte wird rücksichtlich seiner Dienstobliegenheiten mit einer schriftlichen, möglichst genauen Dienstanweisung von der ihm vorgesetzten Bahnverwaltung versehen und auf diese Anweisung eidlich verpflichtet werden.

Art. 4.

Glaubt Jemand, wegen unziemlicher oder widerrechtlicher Behandlung sich über einen Bahnbeamten beschweren zu können, so hat er seine Beschwerde entweder bei der Bahnverwaltung anzubringen, oder in ein dazu bestimmtes Buch, welches auf jedem Bahnhofe ausgelegt sein soll, mit Genauigkeit einzutragen.

Art. 5.

Jede, die Ordnung und Sicherheit auf der Bahnanlage oder auf den Bahnfahrten betreffende Verfügung eines Bahnbeamten muß von den auf oder neben der Bahn befindlichen Personen unverzüglich befolgt werden.

Digitized by Google

Art. 6.

Es ist verboten:

1. Das Gehen, Reiten und Fahren auf der Bahn (außerhalb der über die Bahn führenden Uebergänge), auf den Böschungen derselben und auf denjenigen Theilen der Bahnhöfe, deren Betreten nicht allgemein gestattet ist; das Verweilen auf den Uebergangswegen; das Betreten der Gräben und das Besteigen der Schutzwehren, Schlagbäume oder sonstigen Verschluß-Anlagen;
2. Holz, Steine oder sonstige Sachen auf die Bahn zu legen oder zu werfen, oder die Bahn oder die zur Befriedigung derselben angelegten Gräben und Hecken, oder die zum Betriebe dienenden Maschinen und Wagen auf irgend eine Weise zu beschädigen;
3. das eigenmächtige Oeffnen der Schlagbäume oder sonstigen Vorrichtungen, durch welche die über die Bahn führenden Wege oder Triften gesperrt sind;
4. die Ueberfahrten oder Uebertriften mit Fuhrwerk oder Vieh zu betreten oder betreten zu lassen, nachdem das Herannahen des Wagenzuges oder einzelner Wagen von dem Wagenführer durch ein mit der Dampfpfeife oder mit der Glocke gegebenes Zeichen oder von einem Bahnbeamten angekündigt ist;
5. Getreide, Stroh, Heu, Flachs und sonstige leicht Feuer fangende Gegenstände innerhalb drei Ruthen, von der Mitte des Bahndammes an gerechnet, auf offener Straße oder im freien Felde anzuhäufen;
6. Vieh über die Bahn, die Böschungen und Gräben an anderen Stellen als auf den für dasselbe angelegten Uebergängen zu treiben oder länger auf den Uebertriften verweilen zu lassen, als zur Zurücklegung des Weges erforderlich ist.

Art. 7.

Jede, den Vorschriften der Art. 5 und 6 zuwiderlaufende Handlung ist, insofern sie nicht als eine peinlich zu ahndende sich darstellt (Art. 14), mit einer Geldstrafe bis zu 10 Thalern oder mit Gefängniß bis zu vierzehn Tagen, abgesehen von einem etwaigen Schadenersatze, zu belegen.

Art. 8.

Ist ein strafbares Vergehen verübt, so muß dasselbe baldthunlichst bei der zuständigen Obrigkeit (Art. 11) zur Anzeige gebracht werden.

Die amtlichen Anzeigen der beeidigten Bahnbeamten sollen dieselbe Beweiskraft haben, welche die Gesetze des Staates, in dessen Diensten sie stehen, den amtlichen Versicherungen der zur Anzeige von Vergehen verpflichteten Civil-Angestellten beilegen.

Art. 9.

Jeder Bahnbeamte ist befugt, den Frevler, welchen er betrifft und nicht mit Bestimmtheit erkennt, zu pfänden.

Der Frevler kann auf der Stelle festgenommen werden:

1. wenn die Pfändung nicht anwendbar ist;
2. wenn eine Widersetzlichkeit des Frevlers eintritt;
3. wenn der Frevler auf der Flucht ergriffen wird;
4. wenn der Frevel, allem Anscheine nach, in böslicher Absicht verübt, oder wenn durch ihn ein ungewöhnlich erheblicher Unfall bereits herbeigeführt ist;
5. wenn zu besorgen ist, daß sonst das Vergehen fortgesetzt oder ein neues begangen werden würde.

Der Bahnbeamte, welcher einen Frevler festgenommen hat, muß ihn unverzüglich derjenigen Behörde vorführen oder vorführen lassen, welche wegen der Bestrafung des Vergehens die zuständige ist.

Digitized by Google

Die Vorführung kann durch die Bahnbeamten den auf der Eisenbahn beschäftigten Arbeitern übertragen werden, welchen ein Vorführungsbefehl mitzugeben ist.

Art. 10.

Alle Polizeibediente, insofern sie in dem betreffenden Bezirke überhaupt eine Amtsgewalt auszuüben haben, sind befugt und verpflichtet, die von ihnen wahrgenommenen Vergehen gegen die Bahnordnung entweder einem Bahnbeamten oder unmittelbar der zuständigen Obrigkeit anzuzeigen und den Frevler nöthigenfalls nach Maaßgabe des Art. 9 zu pfänden oder festzunehmen und vorzuführen.

Auch haben sie einem jeden Bahnbeamten auf dessen Ansuchen den erforderlichen Beistand Behufs Ermittelung oder Festnehmung und Vorführung des Frevlers unverzüglich zu leisten.

Art. 11.

Für die Untersuchung und Bestrafung eines gegen diese Bahnordnung verübten Vergehens ist diejenige Obrigkeit ausschließlich zuständig, in deren Bezirke dasselbe begangen ist, auch dann, wenn der Ort, wo dies geschehen, einen befreiten Gerichtsstand hat.

Ist das Vergehen durch die Bezirke mehrerer Obrigkeiten fortgesetzt worden, so ist diejenige von ihnen zuständig, welche den Angeschuldigten zuerst entweder vorgeladen oder in Haft genommen hat.

Die wider einen einzelnen Theilnehmer eines Vergehens eröffnete Untersuchung begründet die Zuständigkeit in Ansehung der sämmtlichen Theilnehmer des Vergehens.

Art. 12.

Wird in Folge des Vergehens eine Entschädigung in Anspruch genommen und von keinem der Betheiligten, auf desfalls von der Obrigkeit an sie zu richtende Anfrage, die Verweisung dieses Anspruchs in das Civilverfahren verlangt, so hat die Obrigkeit die Abschließung eines Vergleichs zu versuchen, und bei dessen Fehlschlagen nöthigenfalls, unter Zuziehung von Sachverständigen, über den Schadenersatz zu erkennen. Hält aber die Obrigkeit die Ausmittelung des Schadens für zu verwickelt, um in dem Strafverfahren mit erledigt zu werden, so kann sie den Entschädigungsanspruch in das Civilverfahren verweisen.

Art. 13.

Das Verfahren bei Untersuchung und Bestrafung der Vergehen gegen die Bahnordnung, so wie die Entscheidung über die Bezahlung der Untersuchungskosten, richtet sich nach den in jedem der beiden Staaten bestehenden oder künftig zu erlassenden Bestimmungen über das Verfahren in Polizei-Strafsachen.

Art. 14.

Ist eine den Vorschriften der Bahnordnung zuwiderlaufende Handlung für eine peinlich zu ahndende zu halten, so ist die Untersuchung derselben an das zuständige Kriminalgericht abzugeben.

Art. 15.

Sowohl die Polizei- als die Kriminal-Behörden sind verpflichtet, die Untersuchung und Bestrafung der gegen die Bahnordnung begangenen Vergehen so schleunig vorzunehmen, als es irgend thunlich sein wird.

Art. 16.

Ueber die Ordnung beim Ein- und Aussteigen der Reisenden, so wie über das Verhalten derselben auf den Bahnhöfen und während der Bahnfahrten, werden die geeigneten Bestimmungen von der Bahnverwaltung getroffen und gehörig bekannt gemacht werden.

Digitized by Google

Art. 17.

Die Bahnbeamten sind befugt, solche Personen, welche die Bahnordnung oder die von der Bahnverwaltung ertheilten Vorschriften nicht beachten, oder sich sonst widersetzlich betragen, von der Mitreise zurückzuweisen.

Dieselbe Befugniß steht der Bahnverwaltung gegen diejenigen Personen zu, deren Mitreise wegen Trunkenheit, Krankheit oder aus sonstigen Rücksichten des Anstandes bedenklich erscheint.

Die Betheiligten haben dabei den Anordnungen der Bahnbeamten unbedingt sich zu unterwerfen.

Das schon gezahlte Personengeld kann in dem Falle, da von obiger Befugniß Gebrauch gemacht wird, nicht zurückgezahlt werden; es bleibt jedoch zum Ermessen der Bahnverwaltung verstellt, in einzelnen, dazu geeigneten Fällen das gezahlte Personengeld zurückzugeben.

b. Betriebseinnahmen, Betriebskosten.

Ueber diese Punkte sind uns nur wenig Nachrichten zu Theil geworden, weshalb wir darüber Genaues zu geben nicht im Stande sind.

Um wenigstens Etwas zu liefern, entnehmen wir aus einer im Mai 1840 veröffentlichten, amtlichen Mittheilung über die Ergebnisse der Eisenbahnanlage zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel, während der 13 Monate von der Eröffnung der Bahn (1. Dezember 1838) an bis zum Schlusse des Jahres 1839 Folgendes:

„Es sind 3902 Dampfwagenfahrten (jede zu 1¼ geogr. Meilen) für das Publikum und 24 Extrafahrten, und zwar mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 5 geogr. Meilen in der Stunde, gemacht, also 6281¼ Meilen durchfahren. Bei 3902 Dampfwagenfahrten sind 325003 Personen befördert, und zwar

in den Wagen I. Klasse zu 6 gGr. 3280 Personen,
" " " II. " " 4 " 99615 "
" " " III. " " 2 " 222108 "

Die Einnahme an Personengeld hat 35931 Thlr. betragen.

Mit einigen Nebeneinnahmen sind im Ganzen 37430 Thlr. zur Kasse gekommen. Die Betriebskosten haben 21948 Thlr. betragen, worunter

8190 Thlr. für Besoldungen, und
8496 " " Oberkirchener Steinkohlen.

Dieser Ausgabe die Zinsen des Anlagekapitals von etwa 250000 Thlr. zu 3½ Prozent hinzugerechnet, hat die gesammte Ausgabe 31427 Thlr. betragen, und ist somit ein Ueberschuß von 6003 Thlr. erwachsen, durch welchen die Verzinsung des Anlagekapitals auf 6½ Prozent sich erhebt. Uebrigens ist der Besoldungsbetrag verhältnißmäßig hoch, weil ein so starkes Personal gehalten ist, daß es bei der in der Mitte des Sommers bevorstehenden Eröffnung der folgenden Bahnabtheilung nicht an der Anzahl diensttüchtiger Leute fehlt."

Vom 1. Januar 1842 bis zum 1. Juli 1843 waren die Gesammt-Einnahmen auf der Braunschweig-Harzburger Bahn in den einzelnen Monaten folgende:

Digitized by Google

1842.			
Januar	2718 Thlr.	13 gGr.	8 pf.
Februar	3843 ;	13 ;	11 ;
März	3504 ;	1 ;	3 ;
April	3884 ;	1 ;	— ;
Mai	5243 ;	1 ;	6 ;
Juni	8035 ;	17 ;	7 ;
Juli	12985 ;	14 ;	4 ;
August	8778 ;	2 ;	1 ;
September	4347 ;	4 ;	3 ;
Oktober	6510 ;	3 ;	7 ;
November	2967 ;	19 ;	9 ;
Dezember	11646 ;	6 ;	11 ;
Zusammen	74466 Thlr.	3 gGr.	10 pf.
1843.			
Januar	3563 Thlr.	10 gGr.	8 pf.
Februar	5115 ;	4 ;	7 ;
März	5669 ;	6 ;	2 ;
April	4007 ;	4 ;	1 ;
Mai	4574 ;	16 ;	7 ;
Juni	9077 ;	8 ;	10 ;
Bis hier zusammen	32007 Thlr.	2 gGr.	11 pf.

i. Fahrordnung, Tarif.

Nach dem Fahrplan vom 6. August 1840 für die Braunschweig-Harzburger Bahn gingen täglich 2 Züge von Braunschweig nach Harzburg, desgleichen in entgegengesetzter Richtung; außerdem fanden 3 Fahrten täglich zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel, und eine Fahrt zwischen Harzburg und Vienenburg Statt.

Nach der Eröffnung der Braunschweig-Oschersleben Bahn werden im Sommer täglich 4 und im Winter 2 durchgehende Fahrten von jedem Endpunkte aus gemacht; die Fahrzeit beträgt 1 Stunde 35 Minuten bis 1 Stunde 45 Minuten. Außerdem werden täglich 2 Lokalfahrten von Braunschweig nach Wolfenbüttel und zurück gemacht, deren Fahrzeit 15 Minuten beträgt.

Digitized by Google

Personengeld-Taxe
in guten Groschen (24 = 1 Thaler).

Von	Braunschweig.				Wolfenbüttel.				Börsum.				Schladen.				Vienenburg.				Harzburg.			
	Klasse				Klasse				Klasse				Klasse				Klasse				Klasse			
	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III	IV.	I.	II.	III.	IV.
Braunschweig	—	—	—	—	8	5	3	2	12	9	6	4	16	12	8	5	20	15	11	7	24	17	13	8
Wolfenbüttel	8	5	3	2	—	—	—	—	6	4	3	2	12	8	6	4	16	11	8	5	20	14	11	7
Börsum . . .	12	9	6	4	6	4	3	2	—	—	—	—	5	4	3	2	10	8	6	4	15	11	8	5
Schladen . .	16	12	8	5	12	8	6	4	5	4	3	2	—	—	—	—	5	4	3	2	10	8	6	4
Vienenburg .	20	15	11	7	16	11	8	5	10	8	6	4	5	4	3	2	—	—	—	—	5	4	3	2
Harzburg . .	24	17	13	8	20	14	11	7	15	11	8	5	10	8	6	4	5	4	3	2	—	—	—	—

Digitized by Google

Jeder Reisende hat 50 Pfd. Gepäck frei. — Für jede 10 Pfd. Ueberfracht werden erhoben:

zwischen	Braunschweig	und Wolfenbüttel	3 pf.
;	Wolfenbüttel	; Börsum . .	3 ;
;	Börsum	; Vienenburg	4 ;
;	Vienenburg	; Harzburg .	2 ;

Tarif für Equipagen.

			I. Klasse.		II. Klasse.	
Zwischen	Braunschweig	und Wolfenbüttel	1 Thlr.	12 gGr.	1 Thlr.	— gGr.
;	;	; Vienenburg	5 ;	— ;	3 ;	4 ;
;	;	; Harzburg	6 ;	— ;	4 ;	— ;

Tarif für Pferde.

			für 1 Stück.		2 Stück.		3 Stück.	
Zwischen	Braunschw.	u. Wolfenb.	1 Thlr.	— gGr.	1 Thlr.	12 gGr.	2 Thlr.	— gGr.
;	;	; Vienenb.	3 ;	4 ;	5 ;	— ;	6 ;	8 ;
;	;	; Harzb.	4 ;	— ;	6 ;	— ;	8 ;	— ;

Kaufmannsgüter

und sonstige dergleichen Sendungen aller Art 6 pf. für 100 Pfd. pro Meile.

k. Personen-Frequenz.

Am 1. Dezember 1838 wurde die Bahnstrecke von Braunschweig bis Wolfenbüttel eröffnet, und sind darauf bis zum Schlusse

des Jahres 1839 325000 Personen,
und im Jahre 1840 312000 ;

gefahren.

Am 1. November 1841 wurde die ganze Bahn dem Betriebe übergeben und vom Anfange bis zum Schlusse des Jahres 1841 von 270000 Personen befahren. Es wurden ferner befördert:

Im Jahre 1842:

			Personen.	Einnahme.	
Vom	1. Januar	bis ult.	15092	2413 Thlr.	3 gGr.
;	1. Februar	; ;	19386	2878 ;	19 ;
;	1. März	; ;	18064	2707 ;	3 ;
;	1. April	; ;	19734	2942 ;	2 ;
;	1. Mai	; ;	28131	4634 ;	22 ;
;	1. Juni	; ;	27449	4298 ;	10 ;
;	1. Juli	; ;	30630	5239 ;	— ;
;	1. August	; ;	46270	7996 ;	4 ;
;	1. Septbr.	; ;	24273	3900 ;	— ;
;	1. Oktober	; ;	22721	3470 ;	4 ;
;	1. Novbr.	; ;	16704	2527 ;	6 ;
;	1. Dezember	; ;	20700	3067 ;	16 ;
			289454	46074 Thlr.	21 gGr.

Digitized by Google

Im Jahre 1843.

	Personen.	Einnahme.
Vom 1. Januar bis ult.	17963	2770 Thlr. 12 gGr.
" 1. Februar " "	19403	2938 " 23 "
" 1. März " "	18678	2748 " 7 "
" 1. April " "	23011	3493 " 2 "
" 1. Mai " "	21126	3296 " 22 "
" 1. Juni " "	27881	4729 " 23 "

Am 16. Juli 1843 wurde die Braunschweig-Oschersleben Eisenbahn dem Verkehr übergeben, und da von diesem Zeitraum ab in den öffentlichen Bekanntmachungen die Frequenz und Einnahme der einzelnen im Herzogthum Braunschweig befindlichen Eisenbahnen nicht von einander getrennt angegeben wird, so wollen wir dieselbe insgesammt unter „Braunschweig-Oschersleben Eisenbahn" angeben.

I. Güter-Frequenz.

Der Gütertransport begann auf der Braunschweig-Harzburger Bahn erst mit der Eröffnung der ganzen Bahn (1. November 1841). Die Einnahme dafür bis zum 1. Januar 1842 ist jedoch nicht bekannt geworden.

Von diesem Zeitraume ab betrug sie:

1842.

Im Januar	305 Thlr.	10 gGr.	8 pf.
" Februar	966 "	18 "	11 "
" März	796 "	22 "	3 "
" April	941 "	23 "	1 "
" Mai	608 "	3 "	6 "
" Juni	3737 "	7 "	7 "
" Juli	7746 "	14 "	4 "
" August	781 "	22 "	1 "
" Septbr.	447 "	3 "	— "
" Oktober	3039 "	23 "	7 "
" Novbr.	440 "	13 "	9 "
" Dezember	8578 "	14 "	10 "
	28391 Thlr.	9 gGr.	7 pf.

1843.

Im Januar	792 Thlr.	22 gGr.	8 pf.
" Februar	2176 "	5 "	7 "
" März	2920 "	23 "	2 "
" April	1514 "	2 "	1 "
" Mai	1277 "	18 "	7 "
" Juni	4347 "	9 "	10 "

Von hier ab gilt dasselbe, was wir vorher unter Personen-Frequenz gesagt haben.

Digitized by Google

2. Braunschweig-Oschersleben Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Seit die Frage, ob es zweckmäßig sei, auf deutschem Boden Eisenbahnen zu errichten, längst zu Gunsten dieses Kommunikationsmittels entschieden ist, seit die Anlagen derselben von Jahr zu Jahr sich vervielfältigt haben, mußte es Braunschweigs lebhaftester Wunsch sein, in dem immer fester und planvoller sich entwickelnden Eisenbahnsysteme eine möglichst günstige Stellung einzunehmen. Ganz offenbar stand die Frage auf dem Spiele, ob dem Lande seine bisherigen Verbindungs- und Handelswege nach den Seestädten, und von diesen zurück nach dem südöstlichen Theile von Deutschland (Sachsen, Böhmen, Oesterreich), und wiederum seine große Straße von den östlichen zu den westlichen Theilen der preußischen Monarchie (von der Elbe nach dem Rheine) würden erhalten werden können, und es lag mithin in der Entscheidung dieser Frage ein großer Theil von der ganzen Zukunft des Landes. Wurde Magdeburg mit Hamburg durch eine Eisenbahn auf dem rechten Ufer der Elbe verbunden, so war der Handel auf dem bisherigen Wege über Zelle und Uelzen mit einem Schlage vernichtet; wurden aber die Gegenden der Elbe und Weser mit dem Rheine entweder durch die vielbesprochene und von Vielen so lebhaft gewünschte Eisenbahn über Halle, Kassel, Lippstadt, oder aber durch eine Bahn von Halberstadt über Schladen, Hildesheim nach Minden in Verbindung gesetzt, so war der wichtige, bisher über Braunschweig geleitete Verkehr unter diesen Haupttheilen Deutschlands für immer verloren. Um dies zu verhindern und die bis jetzt von dem Handel genossenen Vortheile zu behalten, wurden die nachstehenden Staatsverträge zur Begründung eines Eisenbahnsystems geschlossen, welchem eine ähnliche Kreuzung der Bahnen zum Grunde liegt, wie sie durch die Bahnen von Brüssel nach Antwerpen und von Ostende nach Lüttich bei Mecheln bewirkt wird, indem die Städte Hannover, Hildesheim und Zelle mit Magdeburg, und von da ab einerseits mit Berlin, Stettin und Frankfurt a. O., andererseits mit Leipzig und Dresden, Nürnberg und München u. s. w. in eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung gelangen.

1. Staatsvertrag mit dem Königreiche Hannover, wegen Verbindung der Städte Braunschweig, Hannover, Zelle und Hildesheim durch Eisenbahnen, vom 22. Februar 1841.

Da derselbe auf die Braunschweig-Hannoversche Eisenbahn Bezug hat, so können wir denselben hier übergehen und gleich

2. den am 10. April 1841 zwischen den Königreichen Preußen und Hannover, so wie dem Herzogthume Braunschweig über die Ausführung einer Eisenbahn von Magdeburg, Braunschweig, Hannover nach Minden abgeschlossenen Staatsvertrag

anführen:

Digitized by Google

Art. 1.

Die Königlich Preußische, die Königlich Hannoversche und die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichten sich, innerhalb ihres Gebietes die Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden zu gestatten. Zwischen den oben genannten Orten soll die Bahn in einer ununterbrochenen, so geraden Richtung geführt werden, als es die Territorial-, Terrain- und Verkehrs-Verhältnisse irgend zulassen.

Art. 2.

Da die im Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ein zusammenhängendes Ganzes bilden soll, so machen die hohen kontrahirenden Regierungen sich verbindlich, die Spurweite für diese Bahn mit der auf den preußischen Eisenbahnen angenommenen von 4 Fuß 8½ Zoll Engl. im Lichten der Schienen, in Uebereinstimmung zu bringen und zu erhalten.

Art. 3.

Es bleibt einer jeden der hohen kontrahirenden Regierungen überlassen, innerhalb ihres Gebietes die Ausführung der Bahn entweder selbst zu übernehmen, oder eine Gesellschaft von Privatunternehmern dafür zu konzessioniren, in welchem letzteren Falle den konzessionirten Gesellschaften dieselben allgemeinen Erleichterungen zu Theil werden sollen, welche die in den resp. Staaten bereits bestehenden oder künftig zu erlassenden Verordnungen anderen Eisenbahn-Unternehmungen einräumen. Von den solchergestalt ertheilten Konzessionen werden die hohen kontrahirenden Regierungen sich gegenseitig Mittheilung machen.

Art. 4.

Die hohen kontrahirenden Regierungen werden dahin sehen, daß die Regulirung der Fahrten auf eine dem Zwecke möglichst entsprechende Weise geschieht. Insbesondere wollen dieselben durch nähere Verständigung zu erreichen suchen, daß täglich wenigstens einmal die Fahrten auf den von verschiedenen Unternehmern angelegten Eisenbahnen ineinandergreifen.

Art. 5.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll, sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung, kein Unterschied gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden.

Art. 6.

Damit die Benutzung der Eisenbahn zum Waarentransporte befördert werde, wollen die hohen kontrahirenden Regierungen, sobald es thunlich sein wird, in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung über eine solche gegenseitige Ermäßigung der Durchgangsabgaben zu gelangen, daß dadurch die Waarendurchfuhr durch das Gebiet der kontrahirenden Staaten möglichst erleichtert wird.

Art. 7.

Um den Aufenthalt zu beseitigen, welcher entstehen würde, wenn in jedem der drei kontrahirenden Staaten die zur Befahrung der Eisenbahn dienenden Wagen und die auf denselben zu transportirenden Waaren und Effekten den über Deklaration, Revision und sonstige Abfertigung der ein- und ausgehenden Waaren bestehenden zoll- resp. steuergesetzlichen Vorschriften an der Grenze unterworfen werden sollten, sind die hohen kontrahirenden Regierungen übereingekommen, durch entsprechende und übereinstimmend zu treffende Anordnungen, insbesondere durch gleich-

Digitized by Google

mäßige Bestimmungen über die Beladung und den Verschluß der auf der Eisenbahn zu befördernden Gegenstände, so wie durch Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab bis zu einem zur Vornahme der zollamtlichen Abfertigung geeigneten Orte im Innern und umgekehrt, so weit nöthig, der ausgehenden Waarenzüge von einem solchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuer-Beamte die Anwendung eines erleichternden Verfahrens möglich zu machen, durch welches der oben erwähnte Zweck erreicht werden kann, ohne das Interesse der gegenseitigen Zoll- und Steuer-Verwaltungen zu gefährden. Die deshalb anzuordnenden speziellen Maaßregeln bleiben einer besonderen Uebereinkunft vorbehalten.

Art. 8.

Die Königlich Preußische, die Königlich Hannoversche und die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen und resp. die Eisenbahn-Unternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen und Militair-Effekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden. — Den Militair-Verwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- oder eigener Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld, so wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Unternehmung gewährt. — Auch wollen die hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eisenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen so eingerichtet wird, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können. — Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnisse, so wie für Militair-Effekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den resp. Regierungen gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten hat. — Die den resp. Regierungen eigenthümlich gehörigen Militair-Effekten, welche auf der Eisenbahn befördert werden sollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangsabgaben befreit. Dergleichen Transporte müssen jedoch zu dem Behufe entweder unter militairischer Begleitung gehen, oder mit einem Passe der abwesenden Militair-Behörden versehen sein.

Art. 9.

Die Bestimmungen in den zwischen der Königlich Preußischen und Königlich Hannoverschen und zwischen der Königlich Preußischen und Herzoglich Braunschweigischen General-Postverwaltung bestehenden Verträgen, welche auf den Transit der Königlich Preußischen Reit-, Fahr- und Schnellpost-Sendungen durch das Königlich Hannoversche und durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet Bezug haben, werden nach Eröffnung einer Eisenbahnanlage zwischen Magdeburg und Minden über Braunschweig und Hannover in so weit aufgehoben, als der besagte Transit auf den bisherigen Postrouten und durch die bisherigen Transportmittel entbehrlich wird. Statt dieser Bestimmungen kommen dann folgende zur Anwendung:

a. Die Königlich Hannoversche und die Herzoglich Braunschweigische Regierung werden den Preußischen Brief-, Geld- und Packetsendungen jeglicher Art,

Digitized by Google

welche, den bestehenden Gesetzen gemäß, von der Königlich Preußischen General-Postverwaltung befördert werden, auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden von einer preußischen Grenzstation bis zur anderen den ungehinderten Transit durch das Königlich Hannoversche und durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet in derselben Beschaffenheit, wie solche auf den resp. Grenzen ankommen, so lange gestatten, als jene Eisenbahn besteht.

b. Die gedachten Regierungen sichern der Königlich Preußischen General-Postverwaltung bei dem unter a. erwähnten Transit in ihren resp. Landesgebieten auf der in Rede stehenden Eisenbahn schnelle und sichere Beförderung aller preuß. Postsendungen in demselben Maaße zu, wie solche den eigentlichen Königlich Hannoverschen und Herzoglich Braunschweigischen Postsendungen von den resp. Eisenbahn-Unternehmern gewährt werden muß.

c. Die Königlich Preußische General-Postverwaltung wird dagegen von dem Zeitpunkte an, wo die Eisenbahn von der braunschweigischen Grenze bis Minden zur Beförderung der preußischen Postsendungen benutzt wird, an die Königlich Hannoversche und an die Herzoglich Braunschweigische General-Postverwaltung für obige Zugeständnisse eine den veränderten Verhältnissen entsprechende Vergütung gewähren. Die Feststellung dieser Vergütung, von welcher die Erfüllung der sub a. und b. erwähnten Zugeständnisse abhängig gemacht wird, bleibt einer näheren Vereinbarung der gegenseitigen obersten Postbehörden vorbehalten.

d. Sollte in Folge der Eisenbahnanlage künftig im Hannoverschen und Braunschweigischen eine allgemeine Porto-Ermäßigung eintreten, so machen die Regierungen beider Staaten sich anheischig, die Königlich Preußischer Seits zu entrichtenden Transit-Portosätze nach dem Verhältnisse jener allgemeinen Porto-Ermäßigung herabzusetzen.

e. Die Königlich Preußische, so wie die Königlich Hannoversche Regierung machen sich verbindlich, durch geeignete Verhandlung resp. mit der Kurfürstlich Hessischen und der Fürstlich Lippeschen Regierung, zu erwirken, daß den preußischen Brief-, Packet- und Geldsendungen jeglicher Art der ungehinderte Transit durch den Theil des Kurfürstlich Hessischen oder Fürstlich Lippeschen Gebiets, der etwa von der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden berührt werden möchte, so lange diese Eisenbahn besteht, zugesichert werde.

Art. 10.

Obwohl nach Königlich Preußischen, Königlich Hannoverschen und Herzoglich Braunschweigischen Gesetzen Hazardspiele in den gegenseitigen Landen untersagt sind, so wollen die hohen kontrahirenden Regierungen doch noch besonders ein wachsames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Art. 11.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur Landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden so bald als möglich bewirkt werden. Dessen zu Urkund ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 10. April 1841.

(L. S.) Adolph Georg Theodor Witte. (L. S.) Friedrich Ernst Pochhammer. (L. S.) August Philipp Christian Theodor v. Amsberg.

(L. S.) Adolph v. Pommer-Esche. (L. S.) Otto Wilhelm Karl v. Röder.

(L. S.) Karl Ludwig Gustav Borck.

Digitized by Google

Die Auswechselung der über den vorstehenden Staatsvertrag ausgefertigten Ratifikations-Urkunden fand hierauf am 8. Juni 1841 Statt.

3. Staatsvertrag zwischen Preußen und Braunschweig über die Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig, vom 10. April 1841.

Diesen haben wir schon im geschichtlichen Theil der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (S. 476) angeführt, weshalb wir darauf verweisen, um nicht eine Wiederholung eintreten zu lassen. Er ist unstreitig für Braunschweig der wichtigste; ohne ihn wäre auch an die beiden anderen Verträge nicht zu denken gewesen, die sich erst aus ihm und durch ihn vollständig entwickelt haben.

Schon vorher haben wir erwähnt, welche Gefahr das Herzogthum bei einer ungünstigen Gestaltung der Eisenbahnanlagen bedrohete, und diese Gefahr war nicht etwa eine entferntere, sondern jeder Tag konnte eine unwiderrufliche und unendlich nachtheilige Entscheidung bringen. Nicht nur die Kurhessische Regierung gab sich die außerordentlichste Mühe, das Königlich Preußische Gouvernement zur Wahl der Richtung über Halle und Kassel zu bewegen, sondern es gab in Berlin selbst eine einflußreiche Partei, die, besonders aus militairischen Rücksichten und in Erwägung der Interessen der Königl. Preußischen Postverbindungen, die Richtung über Kassel begünstigte, und die wiederholten, mit Eifer angestellten Untersuchungen des in Frage kommenden Terrains bewiesen, wie ernstlich man diesen Plan zu verfolgen gemeint war. Die Interessen der Stadt Magdeburg standen allerdings dem Zustandekommen eines solchen Planes entgegen; Schritte von Seiten des dortigen Komité's in Berlin konnten aber zu entschiedenen Resultaten nicht führen, weil die Ausführbarkeit des Unternehmens, von Magdeburg auf Braunschweig zu bauen, zu wenig gesichert schien, und in jedem Falle Halle gewann, was Magdeburg entzogen wurde. Dazu kam, daß zum Bau einer Eisenbahn von Berlin und Magdeburg durch die Altmark nach Lüneburg das erforderliche Aktienkapital von 6 Millionen vollständig unterzeichnet war, und daß auf der anderen Seite wieder eine Bahn durch die Thüringischen Staaten, die unter sich einen Vertrag deshalb abgeschlossen hatten, in Berlin lebhaft unterstützt wurde. In dem unbestimmten Hin- und Herschwanken der Ansichten und Nachrichten über alle diese Pläne, in der Nothwendigkeit, einen Schritt zu thun, der, wenn er gelang, das Herzogthum schnell aus der Lage riß, unthätig von anderen Seiten her die Bestimmung seines Schicksals zu erwarten, und in der Ueberzeugung, daß mit dem auf dem einen wichtigsten Punkte erlangten Erfolge, wenn auch nicht augenblicklich, doch in naher Zukunft, alle anderen, noch zweifelhaften Fragen in den Eisenbahn-Angelegenheiten sich günstig lösen würden, — hielt es die Braunschweigische Regierung an der Zeit, einen entscheidenden Versuch zu machen, und nachdem sie die Gewißheit erlangt hatte, daß die Stadt Magdeburg nach Kräften mitwirken werde, die Bahn zu vollenden, wurde in Berlin das Anerbieten gemacht, zur Herstellung einer Bahn von Magdeburg nach Braunschweig, den Theil von Wolfenbüttel bis Oschersleben auf eigene Rechnung bauen zu wol-

Digitized by Google

len, während gleichzeitig der Theil von Magdeburg nach Oschersleben, mit einer Seitenbahn nach Halberstadt, im Wege einer Aktienunternehmung ausgeführt werden würde. Dieses Anerbieten war von günstigem Erfolge, und der Vertrag No. 3. ging aus ihm hervor, während wieder der schon unter No. 2. erwähnte Vertrag ihm und der Absicht des Königl. Preuß. Gouvernements, um die Strecke bis Minden definitiv festzustellen, seinen Ursprung zu verdanken hat. — Das wichtigste, schon jetzt gewonnene Resultat war, daß die Königl. Preußische Regierung die Frage über den von der Elbe zum Rheine zu wählenden Weg nun völlig als entschieden betrachtete, und nicht mehr zögerte, ihr ganzes Kommunikationssystem darauf zu gründen, so wie die Bahn von Köln nach Minden zu konzessioniren.

Die zur Erbauung der Bahn von Braunschweig nach Oschersleben erforderlichen Vorarbeiten waren bereits vor dem Abschluß der angeführten Staatsverträge beendigt; es wurden deshalb die Kostenanschläge nebst den Erläuterungsprotokollen, den Grundrissen und den Nivellements-Profilen von der Braunschweigischen Regierung den im Mai 1841 zusammengetretenen Ständen zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt. Aus dem zu gleicher Zeit mitgetheilten Kommissions-Bericht über den Bau von Eisenbahnen heben wir folgende interessante Stelle hervor:

„Werfen wir nun einen Blick auf die Landkarte unseres Welttheils, so finden wir, daß in Europa die größte Ausdehnung einer Eisenbahnlinie nur in der Richtung von Osten nach Westen möglich ist, nämlich in der nur wenig von Höhen durchschnittenen Ebene, welche auf der nördlichen Küste von Frankreich und in Belgien anfängt, über Holland und das nördliche Deutschland sich fortsetzt und über Preußen wie über Polen bis in das Herz von Rußland sich zieht. Ein großer Theil dieser langgedehnten Ebene bietet zugleich nach Anzahl, Beschäftigungsweise und Kultur seiner Bewohner die natürlichen Vorbereitungen eines lebhaften Verkehrs dar, und hier wird sich daher eine der bedeutendsten, wenn nicht die bedeutendste, Eisenbahn in ganz Europa bilden. Der größte Theil der Eisenbahnanlagen auf dem europäischen Kontinente folgt auch bereits dieser Richtung, oder sucht sich wenigstens ihr zu nähern. Belgien hat seine Eisenbahnen von der Nordsee bis zur Maas beendigt und setzt sie jetzt bis zur deutschen Grenze fort; von da bis zum Rheine wird die Verbindung in nicht langer Zeit hergestellt sein, und die früher so sehr getrübten Aussichten auf eine Verbindung des Rheins mit der Weser sind in neuester Zeit wieder zu gegründeten Hoffnungen belebt. Jetzt soll ferner die Verbindung zwischen der Weser und der Elbe erstrebt werden, und von da sind die großen Bahnzüge auf der einen Seite bis Dresden und auf der anderen bis Berlin und weiter bis zur Oder theils schon vollendet, theils doch in sicherer Aussicht. Von der äußersten Küste der Nordsee bis fast zur östlichen Grenze Deutschlands haben sich daher jene dem Eisenbahnwesen so günstigen Eigenthümlichkeiten der Lokalverhältnisse in dieser Richtung schon geltend gemacht, und wenngleich die weitere Fortsetzung der Bahn über die Oder hinaus nach Osten hin einstweilen noch nicht beabsichtigt zu sein scheint, so wird sie doch in demselben Maaße, als Rußland sich dem eu-

Digitized by Google

ropäischen Verkehre mehr nähert, demnächst aus einer natürlichen Entwickelung der Verhältnisse hervorgehen. Ist aber diese großartige Eisenbahnlinie erst hergestellt, oder ist auch vorläufig nur durch einzelne größere Strecken ihre Hauptrichtung und ihre Form bezeichnet und ihre Ausführung gesichert, so wird sie unausbleiblich für das Eisenbahnsystem des ganzen nordöstlichen Deutschlands die Basis werden; sie wird alle anderen nur einigermaßen im Bereiche ihrer Wirksamkeit liegenden Eisenbahnanlagen an sich ziehen, und selbst größere Unternehmungen, wie die Verbindung mit den deutschen Seestädten, werden durch sie als eine Nothwendigkeit hervorgerufen und zu ihr in das Verhältniß von Seitenbahnen treten. Hiernach wird es nun nicht schwer sein, die Bedeutung aufzufassen, welche die Bahn für das hiesige Land hat. Der nördliche Theil des Herzogthums liegt in jener für das größte deutsche Eisenbahnsystem so wichtigen und günstigen Ebene, und es war daher von der äußersten Wichtigkeit, sich in der Hauptlinie desselben einen Punkt zu sichern. Man hatte nämlich zu berücksichtigen, daß jene Hauptlinie sowohl im Süden als im Norden neben den Grenzen des nördlichen Haupttheils unseres Landes durchgeführt werden konnte, ohne dieses zu berühren, und manche Lokal-Interessen einzelner Städte der Nachbarländer traten zusammen, um eine solche Umgehung zu wünschen und zu befördern. Es mußte daher allerdings als ein erfreuliches Resultat betrachtet werden, daß es gelang, den Hauptbahnzug durch das Land in einer Richtung zu leiten, welche die beiden größten Städte desselben berührt. Nach den uns vorgelegten Verträgen haben die Regierungen von Braunschweig, Preußen und Hannover sich vereinigt, um die Ausführung einer Bahnlinie von Magdeburg nach Minden in der Richtung über Braunschweig und Hannover zu befördern, und die Proposition des Herzogl. Staatsministeriums bezweckt unmittelbar die Herstellung der Bahnstrecke zwischen Wolfenbüttel und Oschersleben, und dadurch die Verbindung zwischen Braunschweig und Magdeburg. Zwar ist dies ebenfalls erst wieder ein Theil jener großen ostwestlichen Bahnlinie, aber ein solcher, der die Weiterführung des großen Werkes wesentlich befördert, die Konkurrenz einer Parallelbahn fast unbedingt ausschließt und auch schon in seiner jetzigen Beschränkung für Braunschweig die unmittelbare Verbindung mit Magdeburg, Leipzig, Dresden und Berlin herstellen, den Bahnbau nach den Seestädten aber in einer für Braunschweig günstigen Richtung mit der Zeit zu einer Nothwendigkeit machen wird. Kommen nun gleich die Vortheile dieser Anlage zunächst und hauptsächlich nur einigen Punkten des Landes, und namentlich den beiden größeren Städten desselben, zu Gute, so müssen doch die Wirkungen des lebhafteren Verkehrs sich unfehlbar auch auf die entfernteren Landestheile erstrecken und auf solche Weise zur Hebung des Wohlstandes im Allgemeinen und zur politischen wie kommerziellen Bedeutung des Landes beitragen. Besonders in unseren Verhältnissen zu Hannover erscheint aber die Bahn nach Magdeburg um deswillen auch von einer allgemeinen und großen Wichtigkeit, weil sie, auch abgesehen von allen ferneren Bahnanlagen, durch Erleichterung des Anschlusses an die Elbe eine Verbindung mit Hamburg in Aussicht stellt, welche von der Einwirkung Hannovers

Digitized by Google

ganz unabhängig ist, und uns daher diesem Lande gegenüber eine selbstständigere Stellung giebt als bisher, wo die Kommunikation Braunschweigs mit den Seestädten fast nur auf Wegen möglich war, über welche Hannover allein gebieten konnte. Wenn daher bis jetzt die Verhältnisse so ungünstig gestalten und durch frühere Verträge noch mehr in die Lage gebracht waren, daß wir in unserer Handelspolitik nothwendig die größte Rücksicht auf Hannover nehmen mußten, und wenn daher das Feld unserer Staats-Operationen allerdings sehr beschränkt war, so wird die Eisenbahn nach Magdeburg auch in dieser Hinsicht uns eine freiere Bewegung möglich machen und dadurch von wohlthätigem Einflusse für das ganze Land werden. Aus diesem Gesichtspunkte betrachtet, reden daher die materiellen Interessen des Landes dem proponirten Plane im Allgemeinen nicht nur das Wort, sondern machen dessen eifrige Beförderung sogar zur dringenden Pflicht. Neben dieser, bei finanziellen Unternehmungen allerdings immer wichtigsten, hat die Sache aber auch noch eine höhere, eine geistige und nationale Seite. Die Ausführung jener ostwestlichen europäischen Eisenbahnlinie ist vielleicht das großartigste Werk der neuesten Zeit, ein Werk, welches die Völker einander friedlich nähern, die Bildung verbreiten, ein neues, segensreiches Band der Vereinigung um das deutsche Vaterland schlingen und Deutschland selbst zu Dem, was es, seiner Lage und seiner Kultur nach, sein muß, zu dem wahren, lebenskräftigen Herzen Europa's machen wird. Zu der Beförderung eines solchen Werkes nach Kräften mitzuwirken, darin besteht der edelste Nationalstolz der Völker und Volksstämme, darin die würdigste Art, in Zeiten des Friedens thätiges Streben für das allgemeine Wohl des Vaterlandes an den Tag zu legen. Wir dürfen uns daher der erhebenden Ueberzeugung hingeben, zugleich das Gedeihen unseres größeren Vaterlandes zu befördern, indem wir zunächst unsere eigenen Spezial-Interessen verfolgen und sichern."

Die Ständeversammlung, von der Nothwendigkeit der Ausführung der Erbauung einer Eisenbahn von Wolfenbüttel nach Oschersleben überzeugt, bewilligte die hierzu für erforderlich gehaltene Summe von 1,600000 Thlr., und ertheilte zugleich ihre Zustimmung, daß diese Summe gegen eine jährliche Verzinsung von 3½ Prozent vom Herzoglichen Leihhause angeliehen werde.

Nachdem nun auch noch durch eine sehr starke Betheiligung der Bewohner Braunschweigs das Zustandekommen der auf Aktien zu bauenden Strecke von Oschersleben nach Magdeburg sichergestellt und die Konzession preußischer Seits zur Ausführung dieses Unternehmens unter dem 14. Januar 1842 ertheilt war, wurden überall die Arbeiten rasch begonnen und unter der Leitung des Kreisbaumeisters Märtens eifrig fortgesetzt. Zur Erweiterung des Braunschweiger Bahnhofes, dessen Größe und Gebäude kaum für eine bedeutende Frequenz der Harzburger Eisenbahn ausreichten, wurden Terrain-Ankäufe gemacht und der Bau von Wagen- und Waaren-Gebäuden begonnen. Die Erdarbeiten zur Anlegung der Doppelbahn von Braunschweig bis Wolfenbüttel nahmen Ende Oktober 1842 ihren Anfang, konnten jedoch wegen der Zeitkürze noch nicht bis zur Eröffnung der ganzen Bahn, welche

Digitized by Google

am 16. Juli 1843 erfolgte, vollendet werden; dies geschah jedoch bald darauf.

Die Bahn ist von dem angegebenen Zeitraume an fortwährend im Betriebe geblieben, und wäre in Bezug auf den geschichtlichen Theil nichts mehr anzuführen.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Braunschweig-Oschersleben Eisenbahn benutzt zuerst die Linie, welche von Braunschweig bis Wolfenbüttel durch die Harzburger Bahn gebildet wird, geht von da über Linden und Wendessen im Thale der Altenau hinauf, zwischen dem Elm und der Asse hindurch, in östlicher Richtung nach Schöppenstedt, wendet sich dann etwas südlich über Barnstorf, Watenstedt, Beierstedt und Jerxheim (Kybitzdamm) in den großen Bruch, und führt von da, bei Gunsleben vorbei, über die Grenze nach Neu-Wegersleben und Oschersleben.

In dieser Richtung erhält die Bahn von Wolfenbüttel bis Oschersleben eine Länge von 13526 braunschw. Ruthen, oder etwa 7¼ deutschen Meilen; rechnet man hierzu die 1¼ Meilen lange Strecke von Braunschweig bis Wolfenbüttel, so hat man als Gesammtlänge von Braunschweig bis Oschersleben 8¾ Meilen.

Hiervon kommen auf die Strecke

von Braunschweig bis Wolfenbüttel	1¼	Meilen,
„ Wolfenbüttel bis Schöppenstedt	2¼	„
„ Schöppenstedt bis Kybitzdamm oder Jerxheim	1¾	„
„ Kybitzdamm bis Neu-Wegersleben	2	„
„ Neu-Wegersleben bis Oschersleben	1¼	„

Stationen sind — außer den schon früher bei Braunschweig und Wolfenbüttel bestandenen — bei Schöppenstedt, in der Nähe des Kybitzdammes, bei Jerxheim, bei Neu-Wegersleben und Oschersleben.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Wie schon im geschichtlichen Theile erwähnt worden ist, so wurden von den Ständen für die Ausführung der Bahn von Wolfenbüttel bis Oschersleben 1,600000 Thlr. genehmigt. Wir geben in dem Nachstehenden die Anschlags- und die wirklichen Kosten.

Digitized by Google

Gegenstand.	Anschlagekosten. thlr.	ggr.	pf.	Wirkliche Kosten. thlr.
1. Grundentschädigung	116857	15	—	163224
2. Erdarbeiten	168754	13	3	171326
3. Brücken und Kanäle	85984	9	5	68369
4. Oberbau	582247	11	—	438588
5. Ausweichungen	20065	20	—	16728
6. Ueberfahrten	13603	—	—	12261
7. Einrichtung der Stationen:				
Braunschweig	146476	—	—	135692
Schöppenstedt				19417
Jerxheim				11228
Wegersleben				10048
Oschersleben				45161
8. Fuhrwerk:				
Dampfwagen	268000	—	—	114225
Personenwagen				81690
Transportwagen				71796
9. Administrationskosten	30000	—	—	56028
10. Zinsen	89965	18	—	68910
11. Extraordinair	78045	9	4	115309
Summe	1,600000	—	—	1,600000

Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich hiernach auf 220690 Thlr.

Die Preise der Grundstücke sind hierbei, da die Bahn bis zu dem großen Bruche zum größten Theile gute Feldmarken berührt, 1000 Thlr. für den Morgen Garten, 250 Thlr. für den Morgen Acker, 200 Thlr. für den Morgen Wiesen und 160 Thlr. für den Morgen Anger gewesen. Gebraucht wurden im Ganzen 2 Morgen Gärten, 135 Morgen 43 Ruthen Acker, 281 Morgen 43 Ruthen Wiesen und 68 Morgen 110 Ruthen Anger.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Die Steigungen sind, ungeachtet der Nähe des Harzes, sehr günstig, wie aus nachstehender Uebersicht hervorgeht:

Digitized by Google

Stationsnummer von	bis	Steigen. Länge. Ruthen.	Prozent.	Fallen. Länge. Ruthen.	Prozent.	Horizontal. Ruthen.	Bemerkungen.
No. 0	No. 1	—	—	50	1: 692	—	
" 1	" 2	50	1 : 3072	—	—	—	
" 2	" 3	—	—	—	—	50	
" 3	" 4	50	1 : 2259	—	—	—	
" 4	" 5	—	—	—	—	50	
" 5	" 15	500	1 : 556	—	—	—	
" 15	" 20	—	—	—	—	250	
" 20	" 28	400	1 : 800	—	—	—	
" 28	" 33	250	1 : 1920	—	—	—	
" 33	" 36	150	1 : 674	—	—	—	
" 36	" 38	100	1 : 1920	—	—	—	
" 38	" 44	300	1 : 6400	—	—	—	
" 44	" 51	350	1 : 600	—	—	—	
" 51	" 57	300	1 : 400	—	—	—	
" 57	" 76	950	1 : 443⅓	—	—	—	
" 76	" 85	450	1 : 640	—	—	—	
" 85	" 86	—	—	—	—	50	
" 86	" 109	—	—	1150	1: 408⅓	—	
" 109	" 115	—	—	300	1:1028⅔	—	
" 115	" 128	—	—	650	1: 487½	—	
" 128	" 132	—	—	200	1:5120	—	
" 132	" 136	—	—	—	—	200	
" 136	" 140	—	—	200	1:1422⅕	—	
" 140	" 146	—	—	300	1:2954	—	
" 146	" 155	—	—	—	—	450	
" 155	" 164	—	—	450	1:1670	—	
" 164	" 174	—	—	—	—	500	
" 174	" 195	—	—	1050	1:2743	—	
" 195	" 222	—	—	—	—	1350	
" 222	" 231	450	1 : 400	—	—	—	
" 231	" 234+40°	—	—	190	1: 400	—	

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Auch in Hinsicht der Krümmungen hat das Bahnterrain eine gute Beschaffenheit, indem die Bahn in einer Länge von 9936,9 Ruthen gerade Linie bildet und nur auf einer Strecke von 3589,6 Ruthen sind mäßige, wenig hinderliche Kurven mit Radien von 400 bis 1550 Ruthen, wie aus Nachstehendem ersichtlich ist:

Digitized by Google

Stationsnummer. von	bis	Gerade Linie.	Kurve.	Radius der Kurve.	Bemerkungen.
No.	No.	Ruthen.	Ruthen.	Ruthen.	
1+11,4	4+47,15°	185,75	—	—	No. 1 ist hinter Wolfenbüttel.
4+47,15°	12+19,35°	—	372,319	300	Von Braunschweig bis Wolfenbüttel ist die Magdeburger Bahnstrecke der Harzburger Bahnstrecke hinsichtlich der Kurven gleich zu nehmen.
12 etc.	16+36,87°	2175	—	—	
16 =	24+12,18°	—	374,994	1550	
24 =	26+22, 5°	110,37	—	—	
26 =	37+11,15°	—	518,290	600	
37 =	55+35,55°	924,40	—	—	
55 =	59+25,96°	—	190,287	600	Von No. 26—27 = 34,5°.
59 =	67+37,00°	411,04	—	—	
67 =	73+19,00°	—	281,522	600	
73 =	79+10,00°	291,00	—	—	
79 =	86+24,00°	—	364,541	400	
86 =	88+52,00°	128,00	—	—	Von No. 88—89 = 61,6°.
88 =	93+14,40°	—	224,00	700	
93 =	103+40,30°	525,90	—	—	
103 =	110+ 5,50°	—	315,20	850	
110 =	115+41,75°	286,25	—	—	
115 =	117+13,25°	—	71,50	1000	
117 =	121+36,00°	222,75	—	—	
121 =	127+ 1,00°		165,00	500	
127 =	153+16, 4°	1315,40	—	—	
153 =	156+22,18°	—	155,78	600	
156 =	185+ 1,00°	1427,92	—	—	
185 =	189+23,85°	—	213,85	1000	
189 =	226+19,60°	1845,75	—	—	
226 =	230+36,30°	—	216,70	500	
230 =	232+13,65°	87,35	—	—	
232 =	234+39,31°	—	125,66	600	

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Bahn von Wolfenbüttel nach Oschersleben liegt in einer Ausdehnung von 9600 Ruthen auf Dämmen und auf 2050 Ruthen in Einschnitten. Die Einschnitte konnten das zur Aufführung der Dämme erforderliche Terrain nicht vollständig liefern; es mußten daher auf den dazu geeigneten Strecken breite Gräben angelegt werden, und da das daraus gewonnene Erdreich theils nicht zureichte, theils aber auch nicht fest und trocken genug war, um den Oberbau unmittelbar darauf zu legen, so bildete man die Krone des Dammes in einer Höhe von 1 Fuß durch Kies oder Grand aus benachbarten Gruben und füllte mit diesem Material den Oberbau gleichfalls aus. In dem großen Bruche zwischen Jerxheim und Oschersleben, etwa 3 Meilen, welcher einen großen Theil des Jahres unter Wasser steht, erhielten die Gräben eine Breite von 16 bis 20 Fuß, um das Terrain, auf welchem die Bahn liegt, gehörig zu entwässern und um das zur Aufführung nöthige Erdreich zu gewinnen. Da dasselbe aber nicht fest genug war, um ganz bis zur Krone der Dämme benutzt werden zu dürfen, so mußte hier noch mehr als 1 Fuß hoch Kies oder Grand aufgeschüttet werden, welches Material zum Glück in der Nähe zu haben war. Die rasche Ausführung der Schüt-

Digitized by Google

tung dieses Dammes wurde durch den trockenen Sommer des Jahres 1842 sehr begünstigt.

Nach dem von den Ständen genehmigten Anschlage sollte zwischen Wolfenbüttel und Oschersleben nur eine einfache Bahn mit Ausweichungen auf den Stationen in einer Kronenbreite der Dämme von 16 Fuß ausgeführt werden, zugleich war aber darauf gerechnet, daß, außer den zur Anlegung einer solchen Bahn erforderlichen Grundstücken, noch 12 Fuß an der südlichen Seite derselben zu einem demnächst anzulegenden zweiten Geleise beschafft werden sollten. Aber noch beim Beginne der Arbeiten ging man hiervon ab und beschloß die sofortige Herstellung des Bahndammes in einer oberen Breite von 24 Fuß für ein Doppelgeleise. Herbeigeführt wurde diese Abweichung von dem früheren Plane theils durch den Beschluß der für Erbauung der Magdeburg-Halberstädter Bahn gebildeten Gesellschaft, den Bau in dem eben angegebenen größeren Maaßstabe auszuführen, theils durch die Rücksichten darauf, daß die demnächstige Herstellung des Fundaments für das zweite Geleise vom Grunde aus sehr bedeutende Mehrkosten und höchst lästige wie gefährliche Störungen für den Betrieb der fertigen einfachen Bahn herbeiführen würde, und daß endlich auch für die Festigkeit des Bahnkörpers durch gleichzeitigen Aufbau gewonnen werde.

Der Oberbau sollte ganz so wie bei der Braunschweig-Harzburger Eisenbahn ausgeführt werden, vor dem Baue derselben stellte es sich jedoch heraus, daß die Fichtenlanghölzer, welche dort angewendet waren, für die Länge der Zeit nicht dauerhaft und zu sehr dem Einflusse der Witterung ausgesetzt sind. Man ging deshalb hiervon ab und wendete dagegen Querhölzer von Eichenholz, 8 bis 9 Fuß lang, 12 Zoll breit und 6 Zoll hoch, an, welche man mit Kies ausschüttete. Die verwendeten Vignoles-Schienen haben ein Gewicht von 68 Pfund pro Yard, ruhen unmittelbar auf 5 Querhölzern und sind mit Hakennägeln, an den Schienenstößen aber auf untergelegten Platten befestigt.

Die Bahn kommt mit vier Flüssen: der Oker, der Altenau, der Soltau und der Aue, in Berührung; schwierig sind die Wasserverhältnisse aber nur auf der ersten Strecke, wo die Oker in dem engen Thale zwischen Wolfenbüttel, Linden und Halchter von zwei Eisenbahndämmen bedrängt wird. Die Harzburger Bahn folgt in der Regel dem Laufe der Oker; sie konnte dem Abflusse ihres Wassers deshalb nicht so sehr hinderlich werden, und die Oker- und Fluthbrücken in der Harzburger Bahn haben daher mit einem sehr mäßigen Kostenaufwande erbaut werden können. Die Oschersleber Bahn muß jenes enge Thal dagegen in der Richtung von Westen nach Osten durchschneiden und es mußten deshalb zwei sehr weite und feste Brücken erbaut werden, um die Umgegend und die Bahn vor Ueberschwemmungen und Durchbrüchen zu sichern.

1. Die Brücke über die Oker in der Nähe des Dorfes Linden mit einem einfachen Sprengwerke, 5 aus Quadern bestehenden Mittelpfeilern und 2 Landpfeilern aus Quadern; die Gesammtweite der 6 Oeffnungen beträgt 192 Fuß.

Digitized by Google

2. Eine Balkenbrücke von 60 Fuß lichter Weite, mit 2 Landpfeilern, einem Mittelpfeiler und einfachem Sprengwerke in der Inundationsfläche der Oker bei Linden.

Außer diesen beiden Brücken sind noch 122 Brücken- und Kanalbauten erforderlich gewesen, deren Mehrzahl jedoch geringfügig ist.

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Im Ganzen sind auf sämmtlichen Braunschweigschen Eisenbahnen 12 Lokomotive vorhanden. Hiervon sind:

2 von Forreſter u. Komp. in Liverpool,
3 ; Norris in Philadelphia bezogen;
4 nach Sharp's Konstruktion sind in der Herzogl. Maschinenfabrik zu Zorge angefertigt;
3 ; Stephenson's neueſter Konstruktion, 2 davon mit 6 gekuppelten Rädern, die dritte, mit 4 gekuppelten und 2 Laufrädern, sind unmittelbar von Stephenson in Newcaſtle bezogen.

Von dieſer letztern Gattung sind bereits noch 2 Stück bestellt, weil deren Leistungen, namentlich bei so bedeutenden Steigungen, wie auf der Harzbahn vorkommen, sich als sehr befriedigend bewährt haben.

An Transportmaterial befinden sich auf sämmtlichen Braunschweigschen Bahnen:

54 Personen- und
75 Laſtwagen.

Die Personenwagen älterer Art sind von Dawson in Dublin, die neuerer Art dagegen in der Leipzig-Dresdener Wagenbau-Anstalt und bei Winkens u. Komp. in Halle gebaut. Die letzteren sind durchgehends sechsrädrig und mit Adam's Bogenfedern verſehen.

Die Transportwagen, deren die meiſten aus der eigenen Werkſtätte der Eisenbahn hervorgegangen sind, bestehen

in 8rädrigen gedeckten,
; 6 ; offenen,
; 4 ; gedeckten und offenen,

und ihre Anzahl wird noch fortwährend vermehrt.

Die Drehscheiben, schmiedeeiserne Räder mit Achsen, Achsenhalter u. ſ. w. sind von der Herzogl. Eisenhütte zu Zorge geliefert.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Die Betriebseinnahmen werden in den öffentlichen Bekanntmachungen nur insgesammt von allen Braunschweigschen Bahnen mitgetheilt, weshalb wir sie auch hier so wiedergeben müſſen.

Sie waren in den einzelnen Monaten, vom Juli 1843 an, wie folgt:

Digitized by Google

Monat.	1843. Einnahme. thlr.	gar.	pf.	1844. Einnahme. thlr.	gar.	pf.
Januar	Während dieser Zeit			11545	8	6
Februar	sind die Einnahmen			11636	23	6
März	unt. Braunsch.-Harz-			11888	12	1
April	burger Eisenb. ange-			11546	11	8
Mai	geben und betrugen:			22318	10	4
Juni	32007	2	11	19373	4	3
Juli	9661	22	8	23076	23	5
August	19255	4	3	25686	17	5
September	13360	23	11	13956	26	2
Oktober	12150	13	4	12562	6	11
November	10976	23	6	13510	21	7
Dezember	23743	11	6	18981	3	1
Zusammen auf allen Braunschw. Eisenb.	121156	6	1	196083	14	11

Ueber die wirklichen Betriebsausgaben vermögen wir nichts anzuführen, weil darüber nichts bekannt gemacht wird. Wir theilen jedoch nachstehenden, den Ständen im Jahre 1842 vorgelegten Anschlag des Etats für das Jahr 1843 mit, welchem die Ausgaben früherer Jahre zum Grunde gelegt sind.

Nach demselben betragen die Betriebskosten für alle Braunschweigschen Eisenbahnen im Ganzen 61550 Thlr.; davon kommen auf:

Unbestimmte Verwaltungs-Ausgaben	300 Thlr.
Gehalte der Betriebsbeamten	500 "
Reise- und Bureaukosten	100 "
Gehalte und Bureaukosten Behufs der Herzogl. Eisenbahn-Betriebskasse	430 "
Gehalte und Bureaukosten für die Bahnheber	975 "
Gehalte und Löhne des Betriebspersonals	2486 "
Löhne der Hülfsarbeiter und Extraordinair	3864 "
Holzmaterial zu den Dampfwagen	18076 "
Stellung der Pferde zum Transport von Vienenburg nach Harzburg und zur Anfuhr von Steinen von den Brüchen nach dem Bahnhofe	8793 "
Unterhaltung der Dampfwagen	2108 "
" " Personenwagen	1532 "
" " Transportwagen	1617 "
Material zum Oel und Putzen der Dampfwagen	2107 "
Material zum Schmieren und Putzen der Personen- und Transportwagen	307 "
Unterhaltung der Bahnhöfe, Bahnhofsgebäude, Drehscheiben ꝛc.	725 "
Anschaffung und Unterhaltung der Geräthschaften	150 "

Digitized by Google

Heizungs- und Beleuchtungsmaterial	635 Thlr.
Gehalte der Bahnaufseher	360 "
Löhne der Bahnwärter	5840 "
Arbeitslöhne, Material und Geräthschaften, so wie Instandhaltung der Bahnwärterhäuser, Signale u. s. w.	6925 "
Kosten der Uniformirung der Bahnoffizianten	759 "
Verschiedene Ausgaben	2958 "
Ueberschuß an die Herzogl. Haupt Finanzkasse	29750 "

Von diesen projektirten Ueberschüssen wurden jedoch von den Ständen 19135 Thlr. abgesetzt und zur Bildung eines Reservefonds, zur Erneuerung von Bahnutensilien, Lokomotiven, Personenwagen und zu unvorhergesehenen Ausgaben bestimmt.

Nach einer amtlichen Mittheilung betrugen die Gesammt-Einnahmen aller Bahnen im Jahre 1844 . . . . . 228000 Thlr.

Davon sind bezahlt:

Zinsen	72000 Thlr.
Auf extraordinaire Verfügungen	20000 "
Die Betriebs-Auslagen	136000 "
Zusammen	228000 Thlr.

i. Fahrordnung, Tarif.

Zwischen Braunschweig und Magdeburg werden täglich zwei durchlaufende Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer 3 Stunden 45 Minuten beträgt.

Digitized by Google

Tarif
für den Personen-Transport
in Silbergroschen.

Von	bis Braunschweig.				bis Wolfenbüttel.				bis Schöppenstedt.			bis Jerxheim.			bis Neu-Wegersleben.			bis Oschersleben.			bis Halberstadt.			bis Magdeburg.		
	Wagenklasse.				Wagenklasse.				Wagenklasse.			Wagenklasse.			Wagenklasse.			Wagenklasse.			Wagenklasse.			Wagenklasse.		
	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Braunschweig . . .	—	—	—	—	8	5	3	2	19	13	8	27	18	11	36	24	15	42	28	18	56	36	24	68	44	28
Wolfenbüttel . . .	8	5	3	2	—	—	—	—	11	8	5	19	13	8	28	19	12	34	23	15	48	31	21	60	39	25
Schöppenstedt . . .	19	13	8	—	11	8	5	—	—	—	—	8	5	3	17	11	7	23	15	10	37	23	16	49	31	20
Jerxheim	27	18	11	—	19	13	8	—	8	5	3	—	—	—	9	6	4	15	10	7	29	18	13	41	26	17
Neu-Wegersleben .	36	24	15	—	28	19	12	—	17	11	7	9	6	4	—	—	—	6	4	3	20	12	9	32	20	13
Oschersleben . . .	42	28	18	—	34	23	15	—	23	15	10	15	10	7	6	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Halberstadt	56	36	24	—	48	31	21	—	37	23	16	29	18	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Magdeburg	68	44	28	—	60	39	25	—	49	31	20	41	26	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Kleine Kinder, welche noch auf dem Arme getragen werden müssen, sind von Bezahlung des Fahrgeldes frei, und für zwei Kinder unter 10 Jahren ist ein Fahrbillet zu lösen. Ein Kind unter 10 Jahren kann in der I. Wagenklasse auf ein Billet II. Klasse und in der II. Wagenklasse auf ein Billet III. Klasse reisen. In der III. Wagenklasse hat ein Erwachsener mit einem Kinde unter 10 Jahren nur ein Billet zur II. Klasse zu lösen.

Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei. Für jede 10 Pfund über 50 Pfund werden erhoben:

zwischen	Braunschweig	und	Wolfenbüttel	3	Pf.
;	Wolfenbüttel	;	Schöppenstedt	5	;
;	Schöppenstedt	;	Jerxheim	3	;
;	Jerxheim	;	Wegersleben	4	;
;	Wegersleben	;	Oschersleben	3	;
;	Braunschweig	;	Magdeburg	2	gGr.
;	Braunschweig	;	Halberstadt	1	; 6 Pf.
;	Braunschweig	;	Leipzig	4	;
;	Braunschweig	;	Berlin	5	; 8 Pf.

Zwischenpfunde werden für 10 Pfund voll gerechnet.

Ueber das nach den Stationen Braunschweig, Oschersleben, Harzburg, Halberstadt, Magdeburg, Leipzig und Berlin bestimmte Gepäck wird ein Garantieschein ertheilt.

Das Gepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und dem Bestimmungsorte bezeichnet, unter Vorzeigung des Fahrbillets, eine Stunde vor der Abfahrt eingeliefert werden.

Digitized by Google

Tarif
für den Equipagen-Transport
in Thalern und guten Groschen.

Von	bis Braunschweig.				bis Wolfenbüttel.				bis Schöppenstedt.				bis Jerxheim.				bis Neu-Wegersleben.				bis Oschersleben.			
	Wagenklasse.				Wagenklasse.				Wagenklasse.				Wagenklasse.				Wagenklasse.				Wagenklasse.			
	1.		2.		1.		2.		1.		2.		1.		2.		1.		2.		1.		2.	
Braunschweig . . .	—	—	—	—	1	12	1	—	3	18	2	12	5	12	3	16	7	12	5	—	8	18	5	20
Wolfenbüttel . . .	1	12	1	—	—	—	—	—	2	6	1	12	4	—	2	16	6	—	4	—	7	6	4	20
Schöppenstedt . . .	3	18	2	12	2	6	1	12	—	—	—	—	1	18	1	4	3	18	2	12	5	—	3	8
Jerxheim	5	12	3	16	4	—	2	16	1	18	1	4	—	—	—	—	2	—	1	8	3	6	2	4
Wegersleben	7	12	5	—	6	—	4	—	3	18	2	12	2	—	1	8	—	—	—	—	1	6	—	20
Oschersleben . . .	8	15	5	20	7	6	4	20	5	—	3	8	3	6	2	4	1	6	—	20	—	—	—	—

Digitized by Google

Tarif
für den Transport von Pferden
in Thalern und guten Groschen.

Von	nach Braunschweig. Stück.						nach Wolfenbüttel. Stück.						nach Schöppenstedt. Stück.						nach Jerxheim. Stück.						nach Oschersleben. Stück.					
	1		2		3		1		2		3		1		2		3		1		2		3		1		2		3	
Braunschweig . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	1	12	2	—	2	12	3	18	5	—	3	16	5	12	7	8	5	20	8	18	11	16
Wolfenbüttel . . .	1	—	1	12	2	—	—	—	—	—	—	—	1	12	2	6	3	—	2	16	4	—	5	8	4	20	7	6	9	16
Schöppenstedt . . .	2	12	3	18	5	—	1	12	2	6	3	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	18	2	8	3	8	5	—	6	18
Jerxheim	3	16	5	12	7	8	2	16	4	—	5	8	1	4	1	18	2	8	—	—	—	—	—	—	2	4	3	6	4	8
Oschersleben . . .	5	20	8	18	11	16	4	20	7	6	9	16	3	8	5	—	6	18	2	4	3	6	4	8	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

2003

Tarif
für den Transport von Eilgütern, Frachtgütern und Produkten.

A. Von Braunschweig nach Magdeburg:

Eilfracht,	Güterfracht,	Produktenfracht,
8 gGr. 10 Pf.	5 gGr. 5 Pf.	4 gGr. 2 Pf.

pro Zentner à 100 Pfd.

B. Von Braunschweig nach Halberstadt:

Eilfracht,	Güterfracht,	Produktenfracht,
7 gGr. 7 Pf.	4 gGr.	3 gGr. 8 Pf.

pro Zentner à 100 Pfd.

Bestimmungen für den Gütertransport.

1. Alle zur Versendung eingelieferten Gegenstände müssen mit vollständiger (nach §. 93 der Zollordnung) gestempelten Frachtbriefen in duplo begleitet sein, auf welchen die Kolli nach Mark, Nummer, Gattung, Inhalt, Gewicht und Bestimmungsort näher bezeichnet sind. Das eine Exemplar des Frachtbriefes erhält der Absender mit der Namensunterschrift des Güter-Expedienten und mit einem Stempel versehen zurück.

Gedruckte Formulare zu Frachtbriefen sind in der Güter-Expedition zu Braunschweig, das einzelne Stück zu 2 Pf., das Buch zu 8 gGr., zu haben.

2. Alle Güter müssen in einem guten versendbaren Zustande eingeliefert werden; mangelhaft verpackte oder schlecht konditionirte werden zurückgewiesen.

3. Die Verwaltung übernimmt keine Garantie für den Inhalt der Kolli, haftet dagegen für den Verlust und die äußerlich gute Ablieferung derselben, übernimmt auch die Gewährleistung für das Gewicht der Güter in so weit, daß sie diejenigen Verluste, welche sich bei der Gewichts-Ermittelung auf den Bahnhöfen ergeben, und welche mehr als ein Prozent bei trockenen oder mehr als 2 Prozent bei nassen Waaren betragen, vergütet. Beträgt z. B. der Gewichtsverlust 2½ Proz., so wird bei nassen Waaren ½ Proz. und bei trockenen 1½ Proz. vergütet.

Bei gährenden Flüssigkeiten findet indessen gar keine Garantie Statt.

4. Ferner übernimmt die Verwaltung die Garantie für Beschädigungen durch Brandunglück, und zwar von dem Augenblick an, wo die Güter in die Eisenbahn-Waarenmagazine abgeliefert werden, unter folgenden ausdrücklichen Bedingungen:

a. Ausgeschlossen von der Versicherung sind: Dokumente, Gold- und Silberbarren, Edelsteine, echte Perlen und Gold;

ferner

jeder Gegenstand, der für Rechnung des Versenders schon anderweitig versichert worden;

endlich

jeder Schaden, der durch Schuld des Versenders des versicherten Gegenstandes veranlaßt wird.

Digitized by Google

b. Im Fall von Schäden wird nur der durch Faktura und andere glaubwürdige Dokumente, welche die Verwaltung verlangen möchte, zu erweisende wirkliche Werth der verunglückten Waaren vergütet. Die Vergütung wird bis auf Höhe von durchschnittlich 50 Thlr. pro Zentner geleistet, wenn der Werth auch diesen Satz übersteigen sollte.

Wer indessen Güter höher versichern will, hat dies durch eine mit rother Tinte in Buchstaben ausgedrückte Werthangabe im Frachtbriefe zu bezeichnen und 6 Pf. Prämie von 1000 Thlr. des deklarirten Werthes zu entrichten, wobei jede Summe unter 1000 Thlr. für volle 1000 Thlr. gerechnet wird.

Für Güter in beschädigten Kolli, deren Werth die versicherte Summe übersteigt, wird die Entschädigung pro rata geleistet.

(Bei Passagiergepäck erfolgt die Entschädigung zu dem festen, keiner weiteren Ermittelung unterworfenen Satze von 1 Thlr. für jedes zum Transport deklarirte Pfund.)

5. Schwefelsäure, Scheidewasser und andere derartige Gegenstände können auf der Eisenbahn nur dann befördert werden, wenn das zu versendende Quantum eine ganze Wagenladung von mindestens 40 Ztr. beträgt. Die Verwaltung übernimmt für solche Sendungen keine Verbindlichkeit irgend einer Art, behält sich vielmehr vor, vom Absender oder Empfänger, Ersatz für alle Beschädigungen zu verlangen, welche durch dergleichen Substanzen an den Transport-Fahrzeugen entstehen.

Dagegen ist der Transport von Schießpulver, chemischen Feuerzeugen und derartigen chemischen Präparaten, als: Knallsilber und Knallgold, Streichhölzchen, Streichschwamm und allen durch Reibung sich leicht entzündenden Gegenständen auf der Eisenbahn überall nicht zulässig.

Wer dennoch unter falscher Deklaration oder im Passagiergepäck solche Gegenstände der Verwaltung zur Beförderung übergeben sollte, wird, im Fall eines dadurch herbeigeführten Brandes, für jeden Schaden in Anspruch genommen werden.

6. Einzelne Packete von 40 Pfund und darunter können, als im Königl. Preußischen Gebiete postzwangspflichtig, zur Beförderung nicht angenommen werden.

7. Wenn Gegenstände als Eilgut behandelt und mit den Personenzügen befördert werden sollen, so ist dies mit rother Tinte auf den betreffenden Anmeldezetteln und Frachtbriefen durch die Bezeichnung „Eilgut" zu bemerken.

Die Einlieferung solcher Güter muß mindestens 2 Stunden vor Abgang der Personenzüge Statt finden; die Ablieferung derselben auf dem Bahnhofe des Bestimmungsortes erfolgt in der Regel 2 Stunden nach Ankunft, oder, bei starkem Andrange, so schnell als möglich. Die mit dem letzten Personenzuge Abends angekommenen Eilgüter werden erst am folgenden Morgen ausgeliefert.

Digitized by Google

8. Die mit den Güterzügen beförderten Waaren werden binnen 2 bis 3 Tagen auf dem Bahnhofe des Bestimmungsortes ausgeliefert, wobei jedoch Sonn- und Festtage, sofern an denselben die Auslieferung aus polizeilichen Gründen nicht Statt haben kann, den Liefertagen nicht hinzugerechnet werden.

9. Die Auslieferung der Güter geschieht nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes und Ausstellung einer Empfangs-Bescheinigung.

10. Wer Güter länger als 24 Stunden auf den Bahnhöfen liegen läßt, verliert alle Ansprüche an die Verwaltung für etwaigen Diebstahl oder Beschädigung irgend einer Art.

11. Bei Berechnung des Frachtgeldes werden einzelne Kolli unter 1 Zentner für einen vollen Zentner, und außerdem werden Gewichtstheile unter ½ Zentner gar nicht, von ½ Zentner aufwärts aber für ½ Zentner voll gerechnet. Bei Berechnung der Frachtbeträge wird der von 6 Pf. an ausfallende Betrag für 1 gGr. voll, dagegen der unter 6 Pf. gar nicht gerechnet.

12. Zu Produkten werden gerechnet:

Steinkohlen, angenommen der Balgen (2 Kubikfuß braunschweigisch) zu ½ Zentner; Braunkohlen, der Wispel (96 Kubikfuß) zu 33 Zentner; Weizen, Bohnen, Linsen, Erbsen, Wicken, Kartoffeln, pro Wispel zu 22 Zentner (2200 Pfund); Roggen, Leinsamen in Säcken, Mohnsamen, Rübsamen, Raps, Dotter, pro Wispel zu 20 Zentner; Gerste, pro Wispel zu 17 Zentner; Hafer, pro Wispel zu 13 Zentner; Thon- und Pfeifenerde, Oelkuchen, rohe Thierknochen, Bruch- und Mauersteine, Sandsteine, Brennholz, ordinaires Nutz- und Bauholz.

Das Gewicht dieser Gegenstände wird durch Probeverwiegungen auf Kosten der Absender festgestellt.

Der Transport von Produkten kann von der Verwaltung nur nach Maaßgabe der Umstände übernommen werden und es bleibt Sache der Absender, sich vorher darüber Gewißheit zu verschaffen, ob und wann ein solcher Transport zulässig ist.

Das Auf- und Abladen von Produkten haben die Absender und resp. Empfänger selbst zu bewirken, daher denn auch für Verluste oder Beschädigungen, welche durch mangelhaftes Beladen der Wagen entstanden sind, nicht eingestanden werden kann. In die Versicherung gegen Brandschäden sind Produkte jedoch eingeschlossen.

Die Annahme und Ablieferung von Produkten erfolgt überall nur auf den Bahnhöfen. Die Empfangnahme daselbst muß spätestens 2 Stunden nach geschehener Meldung der Ankunft bewirkt werden, widrigenfalls der Empfänger eventualiter die Abladekosten bezahlen muß und auf jeden Fall alle Ansprüche an die Verwaltung für Diebstahl und Beschädigung verliert.

13. Gegenstände, welche, bei geringem Gewichte, bedeutenden Raum einnehmen, als z. B. Meubles, Federn, Karden, Scharte, Wau, Watten, Damenputz u. s. w., können nur zum doppelten Satze der Güter- und resp.

Digitized by Google

Eilfracht befördert werden; doch werden für solche Sachen auch ganze, von den Absendern selbst zu beladende Wagen gestellt. Für einen vierrädrigen Wagen werden 1½ Thlr., für einen sechsrädrigen Wagen 3 Thlr. und für einen achträdrigen Wagen 4½ Thlr. pro Meile berechnet.

k. Personen-Frequenz.

Diese stellte sich auf sämmtlichen Braunschweigschen Eisenbahnen, vom Monat Juli 1843 an in den einzelnen Monaten, wie folgt:

Monat.	1843.				1844.			
	Personen.	Einnahme.			Personen.	Einnahme.		
		thlr.	ggr.	pf.		thlr.	ggr.	pf.
Januar	In diesem Zeitraum wurden auf d. Braunschw.-Harzb. Eisenb. befördert und dafür eingenommen:				24084	6788	12	6
Februar					24473	7344	15	10
März					23264	6363	18	1
April					34376	10517	22	9
Mai					40957	11776	1	9
Juni	128062	19977	17	—	46907	13968	15	7
Juli	34355	8986	12	11	55129	17451	21	10
August	53975	16767	10	4	64343	20011	7	11
September	37492	11610	19	10	46719	15585	1	9
Oktober	31549	9612	19	—	43774	13803	1	1
November	25796	6830	22	5	29790	8108	19	10
Dezember	27521	7242	22	10	28686	8541	5	—
Zusammen auf allen Braunschw. Eisenb.	338730	81029	4	4	472502	140260	23	11

Digitized by Google

I. Güterfrequenz.

Die Einnahme dafür war auf allen Braunschweigschen Bahnen vom Juli 1843 an in den einzelnen Monaten:

Monat.	1843.			1844.		
	thlr.	ggr.	pf.	thlr.	ggr.	pf.
Januar	In diesem Zeit-			4756	20	—
Februar	raum wurd. auf			4292	3	1
März	der Braunschw.-			5524	18	—
April	Harzb. Eisenb.			6145	12	2
Mai	eingenommen:			10542	6	7
Juni	12029	9	11	5404	12	8
Juli	675	9	9	5625	1	7
August	2487	17	11	5675	9	6
September	1750	4	1	7210	4	6
Oktober	2537	18	4	7114	18	1
November	4146	1	1	5402	1	9
Dezember	16500	12	8	10442	21	6
Zusammen	40127	1	9	78136	9	5

3. Braunschweig-Hannoversche Eisenbahn,

und zwar der zwischen Braunschweig und der Hannoverschen Grenze befindliche Theil derselben.

a. Geschichte der Bahn.

Wie wir schon unter der Braunschweig-Oscherslebener Eisenbahn erwähnt haben, so wurde unterm 22. Februar 1841 zwischen der Königl. Hannoverschen und der Herzogl. Braunschweigschen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen, um die Städte Braunschweig, Hannover, Zelle und Hildesheim durch Eisenbahnen in Verbindung zu setzen. Der Vertrag enthält hauptsächlich die gegenseitig übernommene Verpflichtung, innerhalb des eigenen Gebietes die Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Städte Braunschweig, Hannover, Zelle und Hildesheim zu gestatten, und alle verfassungsmäßig zulässigen Mittel anzuwenden, um die Anlagen möglichst bald zur Ausführung zu bringen; daneben ist bestimmt, daß die von jeder dieser vier Städte auslaufenden Bahnlinien in möglichst gerader Richtung auf den unmittelbar neben dem Dorfe Lehrte anzulegenden Bahnhof führen sollen, auch daß die von Lehrte auf Braunschweig ziehende Eisenbahn so viel als thunlich in gerader Richtung auf die Stadt Peine gebaut werden müsse. Der Uebergangspunkt zwischen Braunschweig und Peine soll in möglichst gerader Linie zwischen diesen beiden Städten genommen, jedoch noch besonders zwi-

Digitized by Google

schen den beiden kontrahirenden Regierungen verabredet werden. Falls der Bau der im Königl. Hannoverschen Gebiete belegenen Eisenbahnstrecken durch eine einzige Gesellschaft von Privatleuten ausgeführt und von dieser Gesellschaft gewünscht werden sollte, auch die Strecke im diesseitigen Gebiete bis zur Stadt Braunschweig mit zu übernehmen, so soll dies derselben vorzugsweise vor einer andern Gesellschaft gestattet werden. Würde dieser Fall aber nicht eintreten, so macht die diesseitige Regierung sich anheischig, die Ausführung der fraglichen Strecke entweder auf eigene Kosten, oder aber durch eine andere von ihr zu bildende Gesellschaft beschaffen zu lassen, auch dafür zu sorgen, daß der Betrieb der Eisenbahn auf der Strecke von Braunschweig bis zur Grenze gleichzeitig mit der von diesem Punkte bis zur Stadt Hannover eröffnet werden könne. Gleiche Beförderungspreise für die Bewohner beider Staaten sollen eintreten und die Anlage von Zweigbahnen soll Statt finden dürfen.

In den Separat-Artikeln, welche zu diesem Vertrage gehören, sind verschiedene Erleichterungen näher bezeichnet, welche den Unternehmern des Baues der fraglichen Eisenbahnen von den beiden Regierungen zugestanden werden sollen, wohin namentlich die unentgeltliche, das Eigenthum jedoch reservirende Ueberlassung des zum Bau der Eisenbahnen erforderlichen, dem Staate zugehörigen Grund und Bodens, mit Ausnahme jedoch des zu den Bahnhöfen nöthigen Terrains, gehört. Sodann ist festgesetzt, daß, wenn die Königl. Hannoversche Regierung sich bewogen finden sollte, für die fraglichen Eisenbahnen oder für deren Weiterführung in nördlicher Richtung nach dem linken Elbufer einen Theil des Aktienkapitals auf Staatskosten zu zeichnen, die Braunschweigsche Regierung ihrerseits mindestens ein Achtheil des von jener Regierung gezeichneten Geldbetrages, keinen Falls aber mehr als überhaupt 50000 Thlr. auf Staatskosten übernehmen wolle. Ferner soll die Bestimmung über die Regulirung der Fahrpreise der Königl. Hannoverschen Regierung in der Regel zwar überlassen bleiben; allein es soll ein Maximum der Preise für die Transporte der Personen in der letzten Wagenklasse und der Güter gemeinschaftlich festgestellt werden. Die Gesellschaft wird zwar geringere Preise als das festgestellte Maximum anordnen dürfen, jedoch soll eine solche Herabsetzung immer nur in gleichmäßigem Verhältnisse auf den sämmtlichen Verbindungslinien zwischen den vier Städten in Anwendung gebracht werden können.

Diese kurze Uebersicht der Hauptmomente des Vertrages und der Zusatzartikel zeigt zwar allerdings, daß die Königl. Hannoversche Regierung hinsichtlich der Ausführung der Eisenbahnen an keinen bestimmten Zeitraum gebunden war; allein nicht blos die gegebenen Erklärungen und die bereits gethanen Vorschritte ließen hoffen, daß der Zeitpunkt für den wirklichen ernstlichen Beginn des Unternehmens nicht fern sein würde, sondern es stand auch zu erwarten, daß die Feststellung der beiden, kurze Zeit darauf abgeschlossenen und von uns unter Braunschweig-Oschersleben Eisenbahn angeführten Staatsverträge ihre beschleunigende Rückwirkung auf dieses Unter-

Digitized by Google

nehmen nicht verfehlen konnten. In jedem Falle aber war es Gewinn, daß über die Richtung und die Verhältnisse der Bahnen zwischen den Städten Braunschweig, Hannover, Zelle und Hildesheim, dieselben mochten nun jetzt oder künftig gebaut werden, kein Zweifel mehr obwalten konnte.

Bei der Ausführung desselben war jedoch lediglich nur die durch Aktien-Gesellschaften vorausgesetzt. Die Lage der Dinge änderte sich aber dadurch, daß Hannover den Entschluß faßte, jenen Bau auf Staatskosten ausführen zu lassen, wodurch denn auch die Feststellung neuer Verabredungen nöthig wurde und ein neuer, den alten in seinen noch anwendbaren Bestimmungen in sich aufnehmender Vertrag zwischen beiden Regierungen unter dem 19. März 1842 entstand, dessen Inhalt folgender ist:

Art. 1.

Die Königl. Hannoversche und die Herzogl. Braunschweigsche Regierung verpflichten sich, innerhalb ihres Gebietes Eisenbahnen, welche die Städte Hannover, Braunschweig, Zelle und Hildesheim mit einander verbinden, anzulegen und baldthunlichst zur Ausführung zu bringen.

Art. 2.

Die im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahn-Anlagen sollen in der Art zur Ausführung gebracht werden, daß die von einer jeden der vier eben genannten Städte auslaufenden Eisenbahnlinien in möglichst gerader Richtung auf den unmittelbar neben dem Dorfe Lehrte, Königl. Hannoverschen Amts Ilten, anzulegenden, für alle diese Linien gemeinschaftlich zu benutzenden Bahnhof zusammengeführt werden.

Es soll die Bestimmung über die diesen Eisenbahnen zu gebende speziellere Richtung und über den Platz und die Einrichtung der Bahnhöfe innerhalb des Königl. Hannoverschen Gebiets lediglich der Königl. Hannoverschen Regierung, die Feststellung der Richtungslinie für die Bahnstrecke von der hannover-braunschweigschen Grenze bis zu der Stadt Braunschweig, so wie der auf dieser Strecke etwa anzulegenden Bahnhöfe aber der Herzogl. Braunschweigschen Regierung überlassen bleiben.

Dabei ist verabredet, daß die von dem Bahnhofe bei Lehrte auf Braunschweig ziehende Eisenbahn, so weit es die Terrain-Verhältnisse gestatten, in gerader Richtung auf die Stadt Peine, dergestalt, daß die Bahn keinenfalls weiter als höchstens 400 Ruthen nordwärts oder südwärts von dieser Stadt zu liegen kommt, zu führen sei.

Die Feststellung des zwischen den Städten Peine und Braunschweig belegenen Uebergangspunktes über die hannover-braunschweigsche Landesgrenze, welcher möglichst in gerader Richtung zwischen diesen beiden Städten angenommen werden soll, bleibt der besondern Vereinbarung unter den kontrahirenden Regierungen vorbehalten.

Art. 3.

Die Königl. Hannoversche Regierung verpflichtet sich, den Bau der Bahn von der Stadt Hannover über Lehrte und Peine bis an die hannover-braunschweigsche Grenze sofort zu beginnen und baldthunlichst, längstens aber bis zum Ablaufe des Jahres 1844 vollenden zu lassen.

Die Herzogl. Braunschweigsche Regierung macht sich anheischig, die Ausführung der Bahn von der Stadt Braunschweig in der Richtung nach Peine bis an

Digitized by Google

die hannover-braunschweigsche Grenze entweder auf eigene Kosten oder durch eine von ihr zu gründende und mit Konzession zu versehende Gesellschaft bewerkstelligen zu lassen, auch dafür zu sorgen, daß der Eisenbahnbetrieb auf dieser Strecke zu gleicher Zeit mit dem, auf der Strecke von der hannover-braunschweigschen Grenze bis zur Stadt Hannover, spätestens also vor Ablauf des Jahres 1844, eröffnet werden könne.

Art. 4.

Die Königl. Hannoversche Regierung macht sich verbindlich, den Bau der Bahn von Zelle über Lehrte nach Hildesheim baldthunlichst, spätestens aber dann in Angriff nehmen zu lassen, wenn die Bahn von der Stadt Hannover bis zu der Stadt Braunschweig vollendet sein wird.

Art. 5.

Beide Regierungen verpflichten sich, den Erdkörper der Bahnen von Anfang an in derjenigen Breite vorrichten zu lassen, daß darauf zwei Geleise angelegt werden können. Wenngleich für jetzt nur ein Geleise angelegt werden soll, so übernimmt doch die Herzogl. Braunschweigsche Regierung die Verpflichtung, auf der Bahnstrecke von der Stadt Braunschweig bis zur hannover-braunschweigschen Grenze ein zweites Geleise dann anlegen zu lassen, wenn die Königl. Hannoversche Regierung auf der Bahnstrecke von der Stadt Hannover bis zu der bezeichneten Grenze ein zweites Geleise anlegen lassen wird.

Art. 6.

Die Geleise werden auf der ganzen Bahnstrecke in einer Breite von 4 Fuß 8½ Zoll engl. im Lichten der Schienen angelegt und darin erhalten werden.

Art. 7.

Die Fahr- und Transportpreise hat jede Regierung innerhalb ihres Gebietes zu bestimmen.

Diese Preise sollen indeß für diejenige von der Landesgrenze durchschnittene Bahnstrecke, welche von dem letzten Hannoverschen bis zu dem ersten Braunschweigschen Bahnhofe führt, nach zu treffender gegenseitiger Verständigung festgesetzt werden.

Art. 8.

Die gegenseitigen Unterthanen sollen sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise, als in Beziehung auf die Zeit der Abfertigung, nach gleichen Grundsätzen behandelt werden.

Art. 9.

Ueber die Einrichtung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Hannover bis zur Stadt Braunschweig wird eine besondere Uebereinkunft getroffen werden.

Art. 10.

Die Grenzsteuer-Kontrole soll so geregelt werden, daß dadurch der Betrieb auf der Bahn möglichst wenig belästigt wird. Ueber die Ausführung der Steuer-Kontrole wird ein besonderes Reglement verabredet und darin jedenfalls der Grundsatz befolgt werden, daß ein Anhalten der Züge an der Landesgrenze Behufs der Steuer-Kontrole nicht Statt findet.

Art. 11.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und zur Allerhöchsten und Höchsten Ratifikation förderſamst vorgelegt, auch die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden möglichst bald beschafft werden.

Digitized by Google

Zur Urkund deſſen iſt vorſtehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und beſiegelt worden.

So geſchehen Braunſchweig, den 19. März 1842.

(L. S.) Franz Georg Karl Albrecht.
(L. S.) Karl Ludwig Rudolph Hoppenſtedt.
(L. S.) Auguſt Philipp Chriſtian Theodor von Amsberg.

Dieſem Vertrage war zugleich nachſtehender Separat-Artikel beigefügt:

Separat-Artikel 1
zu Artikel 3 des Vertrages.

In der Erwägung, daß die möglichſt baldige Vollendung der Bahn dem Intereſſe beider Hohen Regierungen entſpricht, werden dieſelben, ſo weit es thunlich, dahin wirken, daß deren Vollendung und Benutzung noch früher als gegen Ende des Jahres 1844 eintreten könne.

Um den Zeitpunkt für die im Laufe des Jahres 1844 Statt findende Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn von Braunſchweig bis Hannover beſtimmt feſtzuſtellen, ſollen im Frühjahre des künftigen Jahres Kommiſſarien beider Regierungen zuſammentreten und es ſollen durch ſelbige alsdann die desfallſigen näheren Verabredungen getroffen werden.

Separat-Artikel 2
zu Artikel 4 des Vertrages.

Da die Königl. Hannoverſcher Seits in dem Vertrage übernommene Verpflichtung wegen des Beginns der Ausführung der Bahn von Zelle über Lehrte nach Hildesheim durch die vorgängige Bewilligung der dazu erforderlichen Geldmittel abſeiten der Stände-Verſammlung des Königreichs bedingt wird, ſo ſoll die Erfüllung jener Verpflichtung nur in der Vorausſetzung, daß die gedachte ſtändiſche Bewilligung auf den Antrag der Regierung erfolgen wird, in Anſpruch genommen werden können. Dabei iſt man jedoch fernerweit übereingekommen, daß, inſofern der Anfang des Baues der Bahn von Zelle über Lehrte nach Hildesheim eine Zögerung über die in dem heutigen Vertrage feſtgeſetzte Zeit hinaus erfahren würde, alsdann und bis dahin, daß dieſe Bahn wirklich zur Ausführung gebracht, auch keine andere Bahn zur Verbindung der Städte Hannover, Zelle und Hildesheim erbaut werden ſoll.

Vorſtehende Separat-Artikel werden, gleich dem Vertrage ſelbſt, in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und zur Ertheilung der möglichſt bald auszuwechſelnden Ratifikationen vorgelegt werden.

Urkundlich ſind dieſe Artikel von den Bevollmächtigten unterzeichnet und beſiegelt worden.

So geſchehen Braunſchweig, den 19. März 1842.

(L. S.) Franz Georg Karl Albrecht.
(L. S.) Karl Ludwig Rudolph Hoppenſtedt.
(L. S.) Auguſt Philipp Chriſtian Theodor von Amsberg.

Digitized by Google

Die Fortsetzung der Bahn von Hannover auf Minden, zur Ergänzung der Bahn nach dem Rheine, wurde durch diesen Vertrag der Verwirklichung bedeutend näher gebracht, und da es in Hannovers nächstem Interesse liegt, demnächst eine Bahn nach Bremen und eine nach Hamburg zu errichten, so ist die Eisenbahn-Verbindung mit diesen wichtigen Handelsstädten auch für Braunschweig sicher gestellt. Sie wird aber gewiß erst dann die naturgemäße Wichtigkeit erreichen, wenn Hannover und die beiden Seestädte das Prinzip der Abschließung vom deutschen Zollverbande aufgeben, und so den Zollgrenz-Plackereien, denen die Reisenden bis dahin stets unterworfen bleiben werden, ein erwünschtes Ende gemacht wird.

Die Braunschweigsche Ständeversammlung ertheilte im Februar 1843 ihre Zustimmung zur Ausführung des mit Hannover abgeschlossenen Vertrages und bewilligte zu dem Ende die erforderlichen Geldmittel bis zu der Summe von 545000 Thlr., mit der Zustimmung, dieselbe aus der Herzogl. Leihhauskasse gegen eine jährliche Verzinsung von 3½ Prozent entnehmen zu dürfen.

Die Vorarbeiten waren bereits fertig und eine Vereinbarung wegen des Uebergangspunktes über die Grenze, nördlich von Sierste, hatte bereits Statt gefunden, weshalb die Arbeiten thätig angegriffen und mit dem größten Eifer fortgesetzt werden konnten. Nachdem schon unterm 3. Dezember 1843 die auf hannoverschem Gebiete belegene Bahnstrecke von Hannover bis Lehrte dem Verkehre übergeben war und man eine baldige Eröffnung der ganzen Bahnstrecke von Braunschweig bis Hannover sicher voraussehen konnte, wurde, wegen der im Art. 9 des Staatsvertrages vom 9. März 1842 und im ersten Separat-Artikel desselben Vertrages vorbehaltenen Uebereinkunft über die Einrichtung und über den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der Eisenbahn von Hannover bis Braunschweig, nachstehender Vertrag zwischen der Königl. Hannoverschen und der Herzogl. Braunschweigschen Regierung unterm 1. Mai 1844 geschlossen.

Art. 1.

Die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung übernimmt die regelmäßige Beförderung von Personen und Gütern auf der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig und von Braunschweig nach Hannover mittelst ihrer eigenen Lokomotive und Wagen von dem Tage an, wo der Betrieb der ganzen Hannover-Braunschweigschen Eisenbahn eröffnet werden wird.

Art. 2.

Die Führung und Begleitung der Lokomotive und Wagenzüge von Hannover bis Braunschweig und umgekehrt geschieht durch Königl. Hannoversche Eisenbahnbeamte. Den Anforderungen dieser Letzteren werden während der Bahnfahrten die betreffenden Herzogl. Braunschweigschen Bahn- und Bahnhofs-Aufseher, so wie die Bahn- und Excentrik-Wächter eben so Folge leisten, als sie dazu durch ihre Instruktion in dem Falle verpflichtet sein würden, wenn die Anweisungen von Braunschweigschen Zugführern ausgegangen wären.

Digitized by Google

Art. 3.

Für den von der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung zu besorgenden Betrieb auf der Herzogl. Braunschweigschen Eisenbahnstrecke wird der Eisenbahnhof zu Braunschweig nebst seinen Zubehörungen im nachstehenden Maaße mit benutzt werden.

Die Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn-Verwaltung übernimmt in dieser Beziehung unentgeltlich die nachstehenden Leistungen:

a. Anweisung der erforderlichen Räume oder Plätze für die hannoverschen Betriebsmittel aller Art (Personen-, Güter- und Gepäckwagen, Lokomotive und Tender), so wie für Heizmaterial und kleine Utensilien und Geräthschaften;
b. Aufbewahrung, Reinigung und Schmieren der hannoverschen Betriebsmittel mit der nämlichen Sorgfalt, als wären es braunschweigsche Betriebsmittel. Die hannoverschen Eisenbahnbeamten haben dabei, nach den Anweisungen der braunschweigschen Bahnhofsbeamten, Hülfe zu leisten;
c. Mitbenutzung der Ein- und Aussteigehalle, Wartezimmer, Restaurationen, Wasserkrahne ꝛc.;
d. gleiche Behandlung der hannoverschen Eisenbahnbeamten wie der braunschweigschen, namentlich hinsichtlich ihrer Aufnahme in die Dienstlokale.

Art. 4.

Die Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn-Verwaltung wird auf dem Bahnhofe bei Vechelde diejenigen Einrichtungen treffen, welche die Ordnung und Sicherung des Betriebes erfordern, und übernimmt daselbst, so weit es nach den dortigen Verhältnissen zulässig und nothwendig ist, die nämlichen Leistungen wie auf dem Bahnhofe zu Braunschweig.

Art. 5.

Etwa auf den Bahnhöfen zu Braunschweig und Vechelde erforderlich werdende dringende, aber nicht bedeutende Reparaturen der hannoverschen Lokomotive und Wagen werden, wenn sie durch Königl. Hannoversche Eisenbahnbeamte nicht sofort beschafft werden können, von der Herzogl. Braunschweigschen Verwaltung insoweit besorgt werden, als die Mittel dazu vorhanden sind und keine Störungen in den für den einseitigen braunschweigschen Betrieb erforderlichen Arbeiten dadurch entstehen.

Die Braunschweigsche Verwaltung wird rücksichtlich solcher, an hannoverschen Betriebsmitteln beschafften Reparaturen keine höhere Vergütung in Anspruch nehmen, als sie für Reparaturen ihrer eigenen Betriebsmittel zu leisten haben würde.

Art. 6.

Die zur Sicherstellung der Bahnfahrten auf der Bahnstrecke innerhalb des Herzogl. Braunschweigschen Gebietes und auf den Bahnhöfen zu Braunschweig und Vechelde erforderlichen polizeilichen Anordnungen, so wie die sonstigen Vorschriften, sowohl wegen Anordnung der Personen- und Güterzüge auf den Bahnhöfen, als über das Verhalten der Bahn- und Bahnhofs-Offizianten, werden von den betreffenden Herzogl. Braunschweigschen Behörden und Beamten erlassen, und sind von den Königl. Hannoverschen Lokomotivführern und Begleitungsbeamten auf gleiche Weise wie von den einseitigen Braunschweigschen Beamten zu befolgen.

Insoweit es erforderlich, wird das Nähere durch ein zwischen beiden Eisenbahn-Verwaltungen zu verabredendes Reglement festgesetzt werden.

Digitized by Google

Art. 7.

Herzoglich Braunschweigscher Seits wird die Zusicherung ertheilt, daß die Bahnstrecke von Braunschweig bis zur Landesgrenze jederzeit, insoweit nicht unvorhergesehene und besondere Hindernisse solches unthunlich machen, in fahrbarem Zustande unterhalten und jedem in dieser Beziehung an die Braunschweigsche Bahnverwaltung ergehenden, die Sicherheit und Regelmäßigkeit der Bahnfahrten beziehenden Ansuchen der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung eben so bereitwillig entsprochen werden solle, als wenn die Herzogl. Braunschweigsche Bahnverwaltung die fragliche Bahnstrecke selbst im Betriebe hätte.

Die die Züge begleitenden hannoverschen Beamten sind verpflichtet, jeden wahrgenommenen Mangel an der Bahn der betreffenden braunschweigschen Behörde unverzüglich zur Kenntniß zu bringen.

Art. 8.

Es soll das tarifmäßig zu erhebende Personen- und Frachtgeld für die Strecke von Hannover bis an die Landesgrenze der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung, und für die Strecke von der Landesgrenze bis Braunschweig der Herzogl. Braunschweigschen Eisenbahn-Verwaltung gebühren und von beiden Verwaltungen in diesem Verhältnisse bezogen werden.

Art. 9.

Für die Kosten der von der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung zu übernehmenden Beförderung von Personen und Gütern auf der Eisenbahnstrecke von der Landesgrenze bis Braunschweig ist Herzogl. Braunschweigscher Seits eine Vergütung an die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung zu leisten. Diese Vergütung wird betragen:

1. Bei der Personen-Beförderung:
   a. für jede in den drei ersten Wagenklassen beförderte Person, ohne Unterschied der einzelnen Klasse, 7 Pf.;
   b. für jede in der vierten Wagenklasse beförderte Person pro Meile 6 Pf.

   Die Personenwagen vierter Klasse werden für die Strecke zwischen Braunschweig und Vechelde von der Herzogl. Braunschweigschen Verwaltung auf deren eigene Kosten angeschafft und unterhalten, so lange die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung ihrerseits nicht derartige Wagen anschaffen und benutzen wird. Nachdem solches geschehen, soll die Vergütung gleichfalls 7 Pf. à Person und Meile betragen.
2. Bei der Güter-Beförderung:
   a. für Getreide, Holz und sonstige Produkte 1½ Pf. pro Zentner und Meile;
   b. für sonstige Güter 2 Pf. pro Zentner und Meile;
   c. für Eilgüter 4 Pf. pro Zentner und Meile;
   d. für Equipagen, Pferde, Hunde und Vieh die Hälfte des tarifmäßigen Fahrsatzes.

   Den Transport von Steinen ist die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung im Herzogl. Braunschweigschen Gebiete zu besorgen nicht verpflichtet.
3. Für Extrafahrten die Hälfte des auf den Herzogl. Braunschweigschen Eisenbahnen zur Anwendung kommenden Fahrsatzes, nämlich 5 bis 10 Thlr. pro Meile.

Digitized by Google

4. Für Beförderung der Königl. Preußischen Eisenbahn-Postwagen die Hälfte der an die Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn-Verwaltung mit 12 gGr. pro Meile und Wagen zu leistenden Vergütung.

Art. 10.

Ueber die Einnahme an Personen- und Frachtgeld und über die der Königl. Hannoverschen Verwaltung zu leistende Vergütung werden die beiderseitigen Bahnverwaltungen hinsichtlich der Bahnstrecke im braunschweigschen Gebiete regelmäßige Abrechnung legen, und sie werden wegen der solcherhalb zu treffenden Einrichtung das Nähere verabreden.

Art. 11.

In Ansehung der Tarifbestimmung bleibt es bei der Verabredung im Art. 7 des Staatsvertrages vom 9. März 1842.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen sind jedoch darin einverstanden, daß der Tarif für die Strecken von Zelle nach Hannover und nach Braunschweig, so wie von Hildesheim nach Hannover und nach Braunschweig in der Art festgestellt werden müsse, als erforderlich sein wird, um die durch die Kreuzung bei Lehrte entstehenden Umwege thunlichst auszugleichen, und daß eine jede der beiden Eisenbahn-Verwaltungen von der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke das Bahngeld nach Verhältniß des in Folge jenes Tarifs auf die gemessene Länge derselben fallenden Antheils zu beziehen hat.

Art. 12.

Die Erhebung der Personen- und Frachtgelder geschieht für die Strecke von Hannover nach Vechelde und nach Braunschweig auf dem Bahnhofe zu Hannover durch die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung, und für die Strecke von Braunschweig nach Peine und nach Hannover auf dem Bahnhofe zu Braunschweig durch die Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn-Verwaltung.

Ueber die Art der Erhebung, der Kontrole und der gegenseitigen Abrechnung wird das Nähere zwischen beiden Verwaltungen verabredet werden.

Art. 13.

Eine jede der beiden Eisenbahn-Verwaltungen wird mit ihren eigenen Betriebsmitteln jeder Art der andern Verwaltung bei eintretendem Bedürfnisse gegen billige Vergütung bereitwillig aushelfen.

Art. 14.

Durch die nach Art. 1 der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung übertragene regelmäßige Beförderung von Personen und Gütern ist die Befugniß der Herzogl. Braunschweigschen Eisenbahn-Verwaltung, die Bahnstrecke zwischen Braunschweig und der Landesgrenze, insoweit sie es für angemessen findet, zu einseitigen Personen- und Güterfahrten zu benutzen, nicht ausgeschlossen.

Dergleichen einseitige Fahrten werden indessen so eingerichtet werden, daß sie in den Hauptfahrplan der Hannover-Braunschweigschen Eisenbahn nicht eingreifen.

Art. 15.

Zur Erleichterung und Sicherung der Grenzsteuer- und Zoll-Kontrole auf der Hannover-Braunschweigschen Eisenbahn ist — unter Vorbehalt der darüber nach Art. 7 des Vertrages wegen der Magdeburg-Mindener Eisenbahn-Anlage vom 10. April 1841 zwischen den Hohen Regierungen von Hannover, Preußen und Braunschweig übereinstimmend zu treffenden Anordnungen — am heutigen Tage eine besondere provisorische Verabredung getroffen.

Digitized by Google

Art. 16.

Beide Eisenbahn-Verwaltungen wollen über die Einführung eines übereinstimmenden Signalsystems hinsichtlich der Hannoverschen und Braunschweigschen Landes-Eisenbahnen sich zu verständigen suchen.

So lange diese Verständigung nicht erfolgt ist, wird auf der Strecke von der Landesgrenze bis auf den Bahnhof zu Braunschweig das jetzige Hannoversche Signalsystem angewendet werden. Die dazu erforderlichen Vorrichtungen werden von der Herzogl. Braunschweigschen Verwaltung auf ihre Kosten ausgeführt.

Nach etwa erfolgter Auflösung des gegenwärtigen Vertragsverhältnisses wird die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung die auf der Braunschweigschen Eisenbahnstrecke befindlichen Signal-Vorrichtungen gegen eine alsdann zu verabredende Vergütung oder, in Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung, gegen die durch Sachverständige ermittelte Taxe an sich nehmen, insofern die Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn-Verwaltung sie nicht beizubehalten wünscht.

Art. 17.

Beide Eisenbahn-Verwaltungen werden sich gegenseitig die Zuführung der für den Bau und Betrieb ihrer Eisenbahnen bestimmten Materialien, Produkte, Geräthschaften ꝛc. auf jede thunliche Weise erleichtern und insbesondere über einen möglichst mäßigen Preis für die Beförderung derselben auf der Eisenbahn sich verständigen.

Art. 18.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen werden sich angelegen sein lassen, zu bewirken, daß der Betrieb auf solchen Eisenbahnen, welche an die Hannover-Braunschweigsche Eisenbahn sich anschließen, hinsichtlich der Fahrzeiten mit dem Betriebe dieser letztern Eisenbahn auf eine zweckmäßige, dem öffentlichen Verkehre nützliche Weise in Verbindung gebracht werde.

Art. 19.

Die ganze Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig wird, wenn nicht unvorhergesehene und besondere Hindernisse einen kurzen Aufschub veranlassen, am 19. Mai d. J. für den öffentlichen Verkehr in Betrieb gesetzt werden.

Art. 20.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages erstreckt sich auf den Zeitraum bis zum 31. Dezember 1846.

Von diesem Zeitpunkt an wird der Vertrag immer auf ein weiteres Jahr verbindlich bleiben, insofern nicht von der einen oder andern Seite ein halbes Jahr vorher, mithin am 1. Julius, eine Kündigung erfolgt sein wird.

Art. 21.

Dieser Vertrag wird in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und zur Allerhöchsten und Höchsten Ratifikation förderlichst vorgelegt, und es wird die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden möglichst bald beschafft werden.

Urkundlich ist der vorstehende Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Peine, den 1. Mai 1844.

(L. S.) Karl Ludwig Rudolph Hoppenstedt.

(L. S.) August Philipp Christian Theodor von Amsberg.

Die ganze Bahn von Braunschweig bis Hannover wurde hierauf am 19. Mai 1844 dem Verkehre übergeben.

Digitized by Google

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Bahn von Braunschweig nach Hannover geht 211,3 Ruthen in der Richtung der vorhandenen nach Wolfenbüttel führenden Bahn fort, weicht dann westlich von dieser Bahn, etwa 50 Ruthen vor dem von der Frankfurter Straße nach Eisenbüttel führenden Wege ab, überschreitet die Frankfurter Straße und nimmt ihre Richtung auf Broitzen Von hier zieht sie an Timmerlahe und Gleidingen südlich vorüber und geht sodann in gerader Richtung, Sonnenberg, Vechelde und Wahle nördlich, Wierthe, Alvesse, Köchingen, Bettmar und Sierste südlich lassend, auf die Grenze bis in die Nähe von Peine fort. Diese Linie, unter allen untersuchten die beste und die geringsten Terrainschwierigkeiten mit sich führend, hat, von der jetzigen Drehscheibe des braunschweiger Bahnhofes ab, eine Länge von 4083,3 braunschw. Ruthen, also sehr nahe an 2½ deutsche Meilen. Von diesen 4083,3 Ruthen liegen, wie schon erwähnt, 211,3 Ruth. in der Richtung der Braunschweig-Harzburger Bahn, so daß demnach, von dem Ablenkungspunkte an bis zur hannoverschen Grenze nächst Sierste, die Länge 3872 braunschw. Ruthen, nahe 2¾ Meilen beträgt.

Auf dieser Strecke ist eine Station an der Chaussee bei Vechelde eingerichtet.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Die Anschlagssumme für die von Braunschweig bis zur hannoverschen Grenze führende Eisenbahnstrecke beträgt 545000 Thlr., eben so die wirklichen Baukosten, wie aus Nachstehendem hervorgeht:

	Anschlagskosten. Thlr.	Wirkliche Kosten. Thlr.
1. Grundentschädigung	55990	39175
2. Erdarbeiten	91890	60216
3. Brücken und Kanäle	25397	17863
4. Oberbau	151257	134825
5. Ueberfahrten	2028	1481
6. Station Braunschweig	70000	70000
„ Vechelde	12000	9543
7. Fuhrwerk	110000	109753
8. Administrationskosten	10000	13275
9. Zinsen	—	20902
10. Extraordinair	16438	67967
Summe	545000	545000

Wird diese Summe auf die ganze Bahnstrecke von 2¾ Meilen vertheilt, so sind die Kosten für die Meile 227000 Thlr., eine Summe, welche den bisherigen auf 250000 Thlr. berechneten Durchschnittskosten einer deutschen Eisenbahnmeile noch nicht gleich kommt und um so billiger erscheint, wenn

Digitized by Google

man berücksichtigt, daß dieser Durchschnittspreis sich nur auf einfache Bahnen bezieht, während bereits bei dieser Bahn der ganze Unterbau, d. h. die Grunderwerbung, die Erdarbeit und der Brückenbau schon für die doppelte Bahn ausgeführt ist.

d. Steigungsverhältnisse.

Die Steigungsverhältnisse der Bahn sind günstig zu nennen, indem 583 Ruthen ganz horizontal belegen sind; die stärkste, auf 213,6 Ruthen ausgedehnte Steigung aber nur 1 : 360, und die geringste, auf einer Strecke von 100 Ruthen, 1 : 36900 beträgt. Besonders glücklich gestaltet sich das Verhältniß der Ausgrabungen zu den Aufdämmungen, indem von der ganzen Bahnlinie nur 658 Ruthen in nicht bedeutende Einschnitte zu liegen kommen, während 3214 Ruthen auf größtentheils geringe, leicht herzustellende Dämme fallen.

Das Nähere ergiebt die nachstehende Uebersicht:

Stationsnummer von	Stationsnummer bis	Steigen. Länge. Ruthen.	Steigen. Prozent.	Fallen. Länge. Ruthen.	Fallen. Prozent.	Horizontal. Ruthen.	Bemerkungen.
No. 0	No. 1+13,6°	213,6°	1 : 360	—	—	—	
= 4 ꝛc.	= 10	286,4	1 : 379	—	—	—	
= 10	= 14+20,00°	—	—	—	—	220,00	
= 14	= 23	430	1 : 573⅓	—	—	—	
= 23	= 30	—	—	350	1 : 500	—	
= 30	= 31	50	1 : 2182	—	—	—	
= 31	= 35	200	1 : 600	—	—	—	
= 35	= 36	—	—	—	—	50	
= 36	= 42	—	—	300	1 : 500	—	
= 42	= 46	—	—	200	1 : 500	—	
= 46	= 47	50	1 : 800	—	—	—	
= 47	= 56	450	1 : 400	—	—	—	
= 56	= 62+23,00°	—	—	—	—	323	
= 62 ꝛc.	= 72	—	—	477	1 : 424	—	
= 72	= 75	150	1 : 738	—	—	—	
= 75	= 77	100	1 : 36900	—	—	—	

Digitized by Google

e. Krümmungsverhältnisse.

Diese stellen sich, wie folgt:

Stationsnummer. von	bis	Gerade Linie. Ruthen.	Kurve. Ruthen.	Radius der Kurve. Ruthen.	Bemerkungen.
No. 4+7,0 der Harzb. Bahn.	No. 11+47,55 der Hannov. Bahn.	—	618,41	400	
11 etc.	14+39,33	141,78	—	—	
14 "	20+42,30	—	303,30	500	No. 77 ist 18,8° hinter der Feldmarksgrenze von Sierße und Fürstenau
20 "	27+30,30	338,00	—	—	
27 "	41+33,5	—	703,40	550	
41 "	77	1766,95	—	—	

2246 Ruthen liegen also in gerader Linie, 1626 Ruthen aber in Krümmungen, welche, um größere Durchstiche und Aufträge zu vermeiden, gewählt worden sind.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Das Planum der Bahn ist für zwei Geleise hergestellt, der Oberbau dagegen nur erst für ein Geleise eingerichtet. An Brücken sind im Ganzen 39 von 2 bis 16 Fuß Weite gebaut, welche man sämmtlich in ihren Fundamenten, Widerlagen und Gewölben für eine doppelte Bahn eingerichtet hat; nur bei solchen Objekten, welche wegen Mangels an Höhe mit einem höhern Ueberbau belegt werden müssen, ist dieser Holzbelag vorläufig nur für ein einfaches Geleise angefertigt.

Die gewählte Konstruktion des Oberbaues ist ganz dieselbe wie sie für die Braunschweig-Oschersleben Bahn bestimmt ist, indem Vignoles-Schienen (68 Pfund pro Yard) auf Querschwellen, 4 Stück pro Ruthe, gelegt und mit Hakennägeln, an den Schienen aber auf unterlegten Platten befestigt sind.

Als bedeutendes Bauwerk im Mittelpunkte aller dieser Bahnen verdienen noch die Bahnhofs-Anlagen zu Braunschweig Erwähnung, die wesentlich zur Verschönerung dieser Stadt beitragen. Diese Bahnhof-Anlagen waren zuerst nur für die Harzburger Bahn bestimmt und hatten dieserhalb nur eine kleine Einrichtung; durch den Bau der Bahn nach Magdeburg und durch ihre Fortführung nach Hannover ward ihnen aber eine im Verhältniß zu der frühern ganz veränderte Bestimmung zu Theil, weshalb sie auch eine diesem entsprechende Erweiterung nothwendig erforderten.

Es ist nämlich in Form eines Oblongums ein Gebäude errichtet, dessen westlicher einstöckiger Flügel, 36′ tief und 328′ lang, Warteräume für die verschiedenen Fahrklassen, Klassenlokale, Buffets, verschiedene kleine Woh-

Digitized by Google

nungen u. s. w., dessen östlicher Flügel Räume für Gepäckausgaben, Dienstwohnungen u. s. w. enthalten, und dessen schmale Seite endlich in der Ausdehnung von 151′ Länge und 48′ Tiefe ein Restaurationslokal, Parterre die Restauration, Kaffee- und Speisezimmer; im zweiten Geschoß die Wohnung des Restaurateurs und mehrere kleine Extrazimmer enthaltend, einnimmt. Eingeschlossen von der Restauration und den beiden so eben beschriebenen Gebäudeflügeln liegt die Einsteigehalle.

Zur Verwaltung sind folgende Gebäude bestimmt: ein Wagenschuppen, eine Lokomotiv-Remise sammt Wasserstation, Schlosserei und Schmiede, eine Stellmacherei und eine Tischlerei, zwei Kohlenschuppen.

In Betreff des Waarenverkehrs hat man für ankommende und abgehende Güter ganz getrennte Gebäude, jedes derselben 150′ lang und 28′ tief angelegt, und um diese mit der Stadt durch das Wilhelmithor in bequeme Verbindung zu bringen, ist der vom Thore ab längs dem Holzhofe hinführende Weg verbreitert und chaussirt worden. Zur Erreichung der erforderlichen Zugänge auf den Bahnhof, und damit die Reisenden der ankommenden und abgehenden Züge von einander getrennt bleiben, hat man die Erbauung einer Fahrbrücke für das vom Bahnhofe in die Stadt abgehende Publikum über die Oker nach dem Bruchwall 32′ breit, an der Stelle des früheren provisorischen Weges gleichfalls eine 16′ breite Brücke für Fußgänger, im Nothfalle für Fuhrwerk passirbar, erbaut, während die Zu- und Abfahrt jener Wagen, welche aus der Stadt die Reisenden nach der Eisenbahn bringen, und derjenigen Wagen, welche den Gütertransport beschaffen, durch die bestehende Einfahrt gegen das Wilhelmithor geschieht.

Die im Ganzen auf den Bahnhof zu verwendenden Kosten sind auf 202831 Thlr. veranschlagt. Ein wesentlicher Nachtheil der Lage des Eisenbahnhofes bestand in seinen sehr winkligen und meistentheils engen, bedeutende Umwege bildenden Zugängen zum Innern der Stadt; auch diesem Uebel beginnt man durch Brücken- und Straßen-Erweiterung und Umwege ersparendes Niederreißen von Häusern nach Möglichkeit entgegenzutreten.

Ueber

g. Betriebsmaschinen und Betriebseinrichtungen

gilt das früher unter den andern Braunschweigschen Bahnen Gesagte.

h. Fahrordnung, Tarif.

Täglich gehen drei Züge zwischen Braunschweig und Hannover hin und zurück. Die Fahr- und Beförderungspreise hierbei sind folgende:

Digitized by Google

I. Taxe des Personen-Fahrgeldes.

	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.
	gGr.	gGr.	gGr.	gGr.
Von Braunschweig nach Hannover . .	38	26	16	—
" " " Peine . . .	16	11	7	—
" " " Vechelde . .	9	6	4	3
" Vechelde " Peine . . .	7	5	3	—

II. Tarif für Gepäck-Ueberfracht, bei 50 Pfund Freigewicht,

in guten Groschen.

	In Pfunden:									
	10	11—20	21—30	31—40	41—50	51—60	61—70	71—80	81—90	91—100
Von Braunschweig nach Hannover	2	3	4	6	7	8	10	11	12	14
" " " Peine . .	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5
" " " Vechelde	1	1	1	2	2	2	3	3	3	4
" Vechelde " Peine . .	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3

III. Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden,

in Thalern und guten Groschen.

	Equipagen.		Pferde.						Hunde.
	I. Klasse.	II. Klasse.	1 Stück.		2 Stück.		3 Stück.		gGr.
Von Braunschweig nach Hannover	8 —	5 8	5	8	8	—	10	16	6
" " " Peine . . .	3 12	2 8	2	8	3	12	4	16	3
" " " Vechelde .	2 —	1 8	1	8	2	—	2	16	2
" Vechelde " Peine . . .	1 12	1 —	1	—	1	12	2	—	1

IV. Tarif für Eilgut-Fracht,

in guten Groschen.

	Gewicht in Pfunden.							
	15—25	26—50	51—75	76—100	101—125	126—150	151—175	176—200
Von Braunschweig nach Hannover . . .	2	4	5	7	9	10	12	14
" " " Peine	1	2	3	3	4	5	6	6
" " " Vechelde	1	1	2	2	3	3	3	4
" Vechelde " Peine	1	1	1	2	2	2	3	3

Digitized by Google

V. Tarif für Produkten-Fracht,

in Thalern und guten Groschen.

		für einen 4rädrigen Wagen.		6rädrigen Wagen.		8rädrigen Wagen.	
	pro Centner.						
Von Braunschweig nach Hannover .	2 ggr. — pf.	6	—	12	—	18	—
" " " Peine	— " 10 "	2	15	5	6	7	21
" " " Vechelde . .	— " 6 "	1	12	3	—	4	12
" Vechelde " Peine	— " 4 "	1	3	2	6	3	9

Anmerk. I. Nur in ganzen Wagenladungen können transportirt werden: Steinkohlen, Braunkohlen, Thon und Pfeifenerde, Seifensiederasche, Mauer- und Sandsteine, Brenn-, Nutz- und Bauholz, Gyps und Kalk.

Anmerk. II. Das Auf- und Abladen der Produkte bleibt Sache der Versender resp. Empfänger.

i. Betriebseinnahmen und Betriebskosten,

k. Personen- und l. Güterfrequenz.

Siehe unter den im Königreiche Hannover befindlichen Eisenbahnen die Hannover-Braunschweigsche Eisenbahn.

Digitized by Google

Digitized by Google

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
REFERENCE DEPARTMENT

This book is under no circumstances to be taken from the Building

Form 410

JUL 2 0 1927